

Ferdinando Pedriali

L'Italia nella guerra aerea

Da el-Alamein alle spiagge della Sicilia
(4 novembre 1942 - 9 luglio 1943)



AERONAUTICA MILITARE - UFFICIO STORICO

Ferdinando Pedriali

L'Italia nella guerra aerea

Da el-Alamein alle spiagge della Sicilia
(4 novembre 1942 - 9 luglio 1943)



AERONAUTICA MILITARE - UFFICIO STORICO

PROPRIETÀ LETTERARIA

tutti i diritti riservati:

Vietata anche la riproduzione parziale senza autorizzazione

© 2010 • Stato Maggiore Aeronautica - Ufficio Storico

*In memoria del Sottotenente Pilota
Antonio Chendi
e dei suoi compagni del Corso Rondine caduti
per la Patria*

Introduzione

La Seconda Guerra Mondiale ha esaltato il determinante potere dell'arma aerea. Hitler perse la battaglia dell'Atlantico quando le portaerei di scorta e gli aerei decollati dalle nuove basi aeree nell'Atlantico cominciarono ad attaccare e distruggere i sommergibili tedeschi in ogni parte del grande oceano. Una potente flotta di portaerei americana conquistò isole ed arcipelaghi nell'oceano Pacifico, da cui partirono i tremendi e decisivi attacchi aerei sul Giappone. La Germania fu piegata da terrificanti raid aerei, che distrussero città ed industrie, eliminando contemporaneamente la potente Luftwaffe dai cieli dell'Europa.

L'Italia fu la prima nazione del Patto Tripartito ad arrendersi. La irreversibile parabola discendente delle sue fortune, iniziata con el-Alamein e lo sbarco anglo americano nel Nord Africa, arrivò al culmine con l'invasione della Sicilia, resa possibile e relativamente poco costosa dallo strapotere aereo del nemico, che dopo avere costretto Pantelleria alla resa, aveva praticamente distrutto i reparti aerei dell'Asse, che difendevano la Sicilia. Non era stata una vittoria facile. L'epica resistenza degli aviatori italiani e tedeschi era stata piegata non tanto dai combattimenti aerei, quanto dai continui ed inesorabili bombardamenti che avevano colpito giorno e notte le loro basi, i campi di fortuna e le strisce d'atterraggio nascoste fra gli ulivi. I tedeschi avevano fatto sfoggio di spirito militare, professionalità, e buoni aerei. Invece gli italiani avevano meno aerei, di cui pochi moderni, meno reintegri ed una inferiore organizzazione. Però combattevano con tanto slancio e coraggio da impressionare l'avversario. Il Quartiere Generale delle Northwest African Air Forces dovette ammettere che *"sopra la Sicilia gli Italiani avevano mostrato più spirito combattivo e spinto a fondo i loro attacchi molto meglio di quanto fecero i Tedeschi"*¹. E quello spirito combattivo rimase, anche mentre tutto crollava.

Dieci lunghi mesi dopo la battaglia di el-Alamein, l'Italia segnò l'armistizio il 3 settembre 1943. Le sconfitte in Africa Settentrionale, la distruzione della 6^a Armata tedesca a Stalingrado, la tragedia dell'Armata Italiana in Russia ed infine l'esiziale campagna in Tunisia, avevano sottolineato sia i limiti della potenza militare tedesca, che l'inarrestabile tracollo delle Forze Armate italiane. La guerra aerea, ormai da mesi incombente sull'Italia, aveva raggiunto una violenza inimmaginabile, contribuendo a mettere a nudo tutti i difetti e limiti del sistema politico e militare nazionale e soprattutto la debolezza spirituale dei capi che avevano sospinto la nazione nella guerra, convinti che questa sarebbe stata breve e vittoriosa. Quando le sorti dell'Italia si avviarono al declino, gli uomini migliori o erano morti o erano stati emarginati. Unico punto fermo rimaneva la ineludibile alleanza con Hitler, che seppur disprezzando l'Italia, voleva spremere a fondo le sue residue risorse a vantaggio della propria guerra. All'epoca degli accordi di Monaco, il Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, notoriamente avverso al Patto d'Acciaio, aveva sentenziato che in caso di guerra *"l'America avrebbe detto l'ultima parola"*². Purtroppo un tragico incidente aveva eliminato dalla scena italiana questo scomodo profeta.

L'invasione della penisola italiana non era inclusa nei programmi degli strateghi americani, il cui principale nemico era il III Reich, che essi volevano sconfiggere concentrando tutte le forze in una sola e ciclopica operazione attraverso il canale della Manica. Ma la Gran Bretagna aveva convinto gli americani che occorreva cogliere prima una vittoria nel Nord Africa, indi volgersi contro la Sicilia. Per l'impero britan-

1 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 21, Bulletin NO.5, p.3, AFHRA A-6192.

2 La frase fu pronunciata nel 1938 durante una conversazione con un gruppo di amici ferraresi (Testimonianza all'A. di Vittorio Pedriali)

nico l'invasione dell'Italia era indubbiamente più allettante di un prematuro sbarco in Normandia, perché offriva immediati vantaggi, quali la riapertura al traffico del Mediterraneo e l'eliminazione del membro più debole dell'Asse. Gli americani accettarono la strategia britannica perché prometteva basi aeree nella penisola italiana, dalle quali la loro aviazione avrebbe potuto estendere le operazioni su ogni regione della "Fortezza Europa", fuori del raggio d'azione degli aerei che decollavano dalle basi del Regno Unito.

L'iniziale successo difensivo delle forze italo tedesche in Tunisia aveva dato ai dittatori dell'Asse la speranza di conservare indefinitamente una testa di ponte in Africa. Una folle speranza, che causò un disastro superiore a quello di Stalingrado. La fugace vittoria di Rommel nel febbraio 1943 al passo di Kasserine segnò la fine di un periodo, in cui era ancora possibile una ritirata delle forze italo tedesche sul continente europeo con perdite accettabili. Una specie di Dunkerke alla rovescia in cui si sarebbe salvata una gran parte dei veterani d'Africa. In Sicilia e nella penisola italiana questi sperimentati combattenti avrebbero sicuramente contribuito a dare maggior forza alle difese e forse avrebbero convinto gli Alleati a modificare i loro piani relativi all'Italia. Ma l'eccessiva sopravvalutazione del potere della propria volontà indusse Hitler - Mussolini ormai non contava più nulla - a trascurare una ragionevole opzione, fra l'altro sostenuta dall'allora prediletto feldmaresciallo Erwin Rommel. L'errore fu pagato con la perdita della Sicilia e la resa dell'Italia.

Riconoscimenti

L'estensione della materia trattata e quella delle fonti documentarie hanno reso piuttosto lungo e complesso il mio lavoro. Ho fatto ricerche negli Archivi Storici dello Stato Maggiore Aeronautica, della Air Force Historical Research Agency, inoltre ho avuto alcuni documenti del Militararchiv di Podstam. Le notizie tratte dall'ampia bibliografia storica e memorialistica consultata, sono state arricchite dalle numerose interviste concesse da aviatori italiani e statunitensi, dei quali ricordo con particolare riconoscenza:

Biron Giuseppe, già tenente pilota del 22° Gruppo C.T., (R.A.)
Bonanomi Lanfranco già aviere scelto del 150° Gruppo Caccia, (R.A.)
Brocchieri Alessandro, già sergente pilota 103ª Sq., (R.A.)
Brown Thomas, già mitragliere del 376th B.G. (USAAF)
Bruno Bonato, già 1° motorista della 274ª Squadriglia, (R.A.)
Ceccardi Carlo, già maresciallo pilota del 5° Stormo Assalto (R.A.),
Cesti Pietro, già sergente pilota del 12° Gr. Caccia Autonomo (R.A.)
Chitarin Edoardo già sottotenente G.A.r.a.t., (R.A.)
Corbellini Mario, già 1° aviere marconista della 265ª Squadriglia, (R.A.)
Crawford George W., 2nd Lt. Air Corps, 513th Squadron, 376th (USAAF)
Drago Ugo, già capitano comandante di squadriglia nel 150° Gruppo Caccia, (R.A.)
Ginevro Giovanni già sottotenente pilota della 608ª Squadriglia Trasporti, (R.A.)
Hassard William H., già 2nd Lt. navigator del 376th B.G. (USAAF)
Herb Harper, storico del 98th B.G. (USAAF),
Horowitz Jules, già 2nd Lt. pilot del 99th B.G. (USAAF),
Laiolo Domenico, già sergente maggiore pilota del 54° Stormo (R.A.),
Lundy Will, veterano e storico del 44th BG. (USAAF).
Marinucci Alvinio già pilota 358ª Sq. 22° Gruppo CT, 52° Stormo (R.A.)
Paravicini conte Pierpaolo, già tenente pilota del 155° Gruppo C.T., (R.A.),
Petrosellini Costantino, già tenente pilota dell'8° Gruppo CT (R.A.)
Radbruch Arno, già lieutenant del Flakabteilung 311 (Luftwaffe)
Radtke Richard K. Storico della 2nd B.G. Association (USAAF),
Ramaciotti Giuseppe, già sottotenente pilota 363ª Sq., 150° Gruppo C.T. (R.A.)
Ruzzin Giuseppe, già tenente pilota del 3° Gruppo Caccia, (R.A.)
Sanseverino Vittorio, già tenente pilota del Raggruppamento da Bombardamento,
Sanson Attilio, già tenente pilota del 22° Gruppo Caccia (R.A.)
Sarasino Franco, già sergente pilota della 371ª Sq. 22° Gruppo Caccia (R.A.)
Sisti Antonio, già sottotenente G.A.r.a.t. (R.A.)
Taddonio dr. Joseph, già mitragliere del 515th Sqdn / 376th B.G. (USAAF)
Voltan dr. Paolo, già tenente pilota del 4° Stormo CT (R.A.)

La biblioteca comunale "E. Alliaudi" di Pinerolo ha favorito le ricerche mettendo a mia disposizione la sua preziosa attrezzatura per lettura e stampa della abbondante documentazione microfilmata utilizzata per questa opera. Un ottimo sostegno mi è stato fornito dalla incomparabile contessa Maria Fede Caproni,

dal generale Silvano Bronchini direttore di "Aeronautica" e dal sig. Pietro de Benedetti, direttore di "Ala Tricolore. Dedico particolari ringraziamenti a Mr. William H. Hassard, che mi ha liberalmente inviato la monumentale storia del 376th Bomb Group, all'ing. Bruno Minguzzi per avere gentilmente messo disposizione una importante parte delle memorie di suo padre - l'allora Maggiore pilota Vittorio Minguzzi, comandante del 22° GR. C.T. - al dott. Paolo Voltan per il gentile omaggio del suo bel libro "Un pilota del Cavallino Rampante", al prof. Alberto Santoni per avermi inviato il suo introvabile libro "Le operazioni in Sicilia e in Calabria". Esprimo la mia più viva gratitudine a tutti coloro che hanno risposto pazientemente alle mie domande mettendomi disposizione libri, documenti e fotografie, fra cui il col. Giovanni Del Gais ed i signori Giuseppe Federico Gergo, Lionello Leone, Alessandro Dondoli. Riservo una speciale menzione agli amici Ermanno Briglia ed Aldo Brovarone. Per altri apporti ricordo le gentili signore: Bertocci Nicoletta, Borsini - Serpentine, Resi Sponza, Longhini Martini Luciana e Gancuzza Concetta.

Mia moglie, Maria Antonietta, con il suo sostegno ed i suoi preziosi consigli, ha avuto una parte non indifferente in questo lavoro. Ringrazio infine il capo del 5° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica generale B.A. Salvatore Gagliano, il capo dell'Ufficio Storico Col. A.A.r.n. Angelo Piccillo, i generali Euro Rossi, Giovanni De Lorenzo e Vincenzo Spina, ed i tenenti colonnelli Giancarlo Montinaro e Carlo Cipriani ed il maggiore Enrico Errico, senza la cui competente assistenza questa opera non avrebbe visto la luce.

L'Autore

L'Italia nella guerra aerea

Da el-Alamein alle spiagge della Sicilia (4 novembre 1942 - 9 luglio 1943)

Introduzione	pag.	5
Riconoscimenti	pag.	7

INDICE SISTEMATICO

Capitolo I: Il Mediterraneo nella strategia anglo americana

<i>Germany first</i>	pag.	15
<i>L'incremento della produzione bellica americana</i>	pag.	19
<i>Potenziamento e preparazione bellica delle forze aeree degli Stati Uniti</i>	pag.	21
<i>La Conferenza "Arcadia", vittoria della tesi britannica</i>	pag.	22

Capitolo II: L'invasione del Nord Africa Francese

<i>L'Operazione Torch</i>	pag.	31
<i>La corsa per l'occupazione di porti ed aeroporti ai confini della Tunisia</i>	pag.	37
<i>Forza ed organizzazione della XII Air Force e dell'Eastern Air Command</i>	pag.	38
<i>Il potenziamento della Luftwaffe nel Mediterraneo</i>	pag.	41
<i>La reazione della Regia Aeronautica</i>	pag.	44
<i>La situazione in Tunisia all'inizio dell'Operazione Torch</i>	pag.	52
<i>Successo difensivo dell'Asse in Tunisia</i>	pag.	55
<i>Le prime battaglie aeree nei cieli tunisini</i>	pag.	62
<i>Il miraggio: a Tunisi entro l'anno</i>	pag.	63
<i>L'Asse alla controffensiva</i>	pag.	70
<i>Le forze aeree dell'Asse in Tunisia all'inizio del 1943</i>	pag.	73

Capitolo III: Da el- Alamein a Capo Bon

<i>La ritirata dell'Armata Corazzata Italo Tedesca in Tunisia</i>	pag.	81
<i>Il fallimento delle operazioni anglo americane sulla dorsale montana orientale della Tunisia (gennaio - febbraio 1943)</i>	pag.	86
<i>Impieghi e scelte operative del bombardamento anglo americano nel primo bimestre 1943</i>	pag.	91
<i>Kasserine: l'ultima vittoria africana di Rommel</i>	pag.	93
<i>L'occasione perduta</i>	pag.	101
<i>Operazioni e situazione delle forze aeree italo tedesche in Tunisia sino al marzo 1943</i>	pag.	105

<i>Una lezione velocemente appresa: riorganizzazione e nuove dottrine d'impiego dell'aviazione americana nel Mediterraneo</i>	<i>pag.</i> 116
<i>La fine del Gruppo Armate d'Africa</i>	<i>pag.</i> 125

Capitolo IV: Le fasi finali della guerra aerea in Tunisia

<i>Il problema dei rifornimenti</i>	<i>pag.</i> 135
<i>La protezione aerea dei convogli</i>	<i>pag.</i> 141
<i>Le operazioni aeronavali dell'Asse dal 1° marzo al 12 maggio 1943</i>	<i>pag.</i> 149
<i>Operazione Flax, la strage dei convogli aerei dell'Asse</i>	<i>pag.</i> 153
<i>Considerazioni finali</i>	<i>pag.</i> 173

Capitolo V: Bombe sull'Italia

<i>La Conferenza di Casablanca ed il destino dell'Italia</i>	<i>pag.</i> 177
<i>Il Bomber Command sull'Alta Italia</i>	<i>pag.</i> 182
<i>Le prime bombe USAAF sulla penisola</i>	<i>pag.</i> 189
<i>Due Liberators folgorati da un solo "Folgore"</i>	<i>pag.</i> 191
<i>L'offensiva contro i porti e gli aeroporti del Meridione e delle isole</i>	<i>pag.</i> 195
<i>I bombardamenti dell'aprile 1943</i>	<i>pag.</i> 203
<i>La difesa aerea di Napoli e la tattica della caccia italiana</i>	<i>pag.</i> 206
<i>L'attacco alle basi aeree tedesche</i>	<i>pag.</i> 214
<i>L'escalation dell'offesa aerea sul territorio italiano</i>	<i>pag.</i> 216
<i>Il nemico alle porte</i>	<i>pag.</i> 218
<i>L'intensificazione degli attacchi su porti e basi aeree del Sud</i>	<i>pag.</i> 221

Capitolo VI: Forze aeree a confronto

<i>La situazione dopo la caduta della Tunisia</i>	<i>pag.</i> 231
<i>Regia Aeronautica 1943, una crisi arrivata da lontano</i>	<i>pag.</i> 234
<i>Le intese con l'alleato tedesco</i>	<i>pag.</i> 237
<i>Il problema produttivo e qualitativo</i>	<i>pag.</i> 240
<i>Il dilemma dei caccia italiani</i>	<i>pag.</i> 242
<i>Il problema dei bombardieri italiani</i>	<i>pag.</i> 249
<i>L'industria aeronautica tedesca e le forniture all'Italia</i>	<i>pag.</i> 251

Capitolo VII: Il preludio

<i>L'azione aerea strategica italo tedesca del maggio 1943</i>	<i>pag.</i> 259
<i>La Conferenza Trident ed il dibattito sulle operazioni successive all'occupazione della Sicilia</i>	<i>pag.</i> 263

Capitolo VIII:

Pantelleria

<i>Operazione Corkscrew</i>	<i>pag.</i> 273
<i>Le forze aeree in campo</i>	<i>pag.</i> 281
<i>L'inizio dell'attacco</i>	<i>pag.</i> 283
<i>Battaglie aeree su Pantelleria</i>	<i>pag.</i> 285
<i>"Crescendo" finale ed epilogo</i>	<i>pag.</i> 290
<i>Vittorie e perdite nelle battaglie aeree</i>	<i>pag.</i> 304
<i>La situazione logistica di Pantelleria</i>	<i>pag.</i> 307
<i>Il morale dei difensori</i>	<i>pag.</i> 312
<i>L'atteggiamento tedesco</i>	<i>pag.</i> 315
<i>L'effetto dei bombardamenti sulle difese</i>	<i>pag.</i> 316
<i>La resa</i>	<i>pag.</i> 318
<i>La mancata distruzione dell'hangar in caverna</i>	<i>pag.</i> 323
<i>L'occupazione di Lampedusa e delle Pelagie minori</i>	<i>pag.</i> 324
<i>La capitolazione di Pantelleria: conseguenze e reazioni</i>	<i>pag.</i> 325

Capitolo IX:

In attesa dell'invasione

<i>La risposta tedesca al "problema aereo" italiano</i>	<i>pag.</i> 331
<i>La riorganizzazione delle forze aeree dell'Asse prima della battaglia di Sicilia</i>	<i>pag.</i> 337
<i>La caccia notturna italo tedesca</i>	<i>pag.</i> 341
<i>La rete d'avvistamento radar</i>	<i>pag.</i> 344
<i>L'artiglieria contraerea italo tedesca</i>	<i>pag.</i> 345
<i>L'offensiva aerea dell'Asse contro le basi di partenza dell'invasione</i>	<i>pag.</i> 350
<i>L'esplorazione strategica dell'Asse</i>	<i>pag.</i> 354

Capitolo X:

I piani per l'invasione della Sicilia

<i>La pianificazione degli sbarchi</i>	<i>pag.</i> 361
<i>La pianificazione delle operazioni aeree</i>	<i>pag.</i> 365

Capitolo XI:

Situazione politico strategica e piani difensivi dell'Asse

<i>Una alleanza al tramonto</i>	<i>pag.</i> 373
<i>I piani Alarich e Konstantin e le speranze per una pace separata</i>	<i>pag.</i> 378
<i>Il dilemma Sardegna - Sicilia</i>	<i>pag.</i> 380
<i>La situazione della Sicilia</i>	<i>pag.</i> 384

Capitolo XII: La neutralizzazione delle difese siciliane

<i>La ricognizione alleata nei preparativi dell'invasione</i>	pag.	395
<i>Gli attacchi alle comunicazioni marittime nel Tirreno</i>	pag.	396
<i>Battaglie aeree sulla Sardegna</i>	pag.	400
<i>L'offensiva contro le basi aeree della Sicilia ed i suoi centri di comunicazione col continente</i>	pag.	407
<i>Messina 25 giugno 1943, sacco matto alla Jagdwaffe Sizilien</i>	pag.	415
<i>Quattordici giorni all'invasione</i>	pag.	423
<i>Sette giorni all'invasione (Dx-7)</i>	pag.	426

Glossario e Abbreviazioni	pag.	447
Archivi, Bibliografia, Periodici, Testimonianze, Documentazione varia	pag.	450

Allegati

All. 1: Organici e denominazioni. Forze Aeree, Italiane, Tedesche, Americane, Britanniche	pag.	459
All. 2: Regia Aeronautica Sardegna, Situazione Febbraio 1943	pag.	461
All. 3: Regia Aeronautica, Situazione Generale, 15 aprile 1943	pag.	462
All. 4: Aeronautica Sardegna, Situazione reparti metà maggio 1943	pag.	463
All. 5: Regia Aeronautica, Situazione velivoli 18 maggio 1943	pag.	464
All. 6: Regia Aeronautica, Situazione reparti disponibili per la difesa della Sicilia, 11 maggio 1943	pag.	465
All. 7: Regia Aeronautica, situazione velivoli 12 giugno 1943	pag.	466
All. 8: Aeronautica Sicilia - Battaglia Pantelleria - Situazioni giornaliere velivoli efficienti	pag.	467
All. 9: Regia Aeronautica - Italia - Sicilia - Sardegna Reparti Operativi, 9 luglio 1943	pag.	469
All. 10: Luftwaffe Catena di Comando, Situazione velivoli Settore Mediterraneo. 15 Novembre 1942	pag.	472
All. 11: Luftwaffe - Fliegerführer Tunis, Situazione forza, rimpiazzi e perdite novembre 1942	pag.	473
All. 12: Luftwaffe Reparti trasporto aereo e alianti assalto, Italia 1942 - 1943	pag.	474
All. 13: Luftwaffe - Fliegerführer Tunis, Situazione forza, rimpiazzi e perdite febbraio 1943	pag.	475
All. 14: Luftwaffe - Fliegerführer Tunis, Situazione forza, rimpiazzi e perdite marzo 1943	pag.	476
All. 15: Luftwaffe - Fliegerführer Tunis, Situazione forza, rimpiazzi e perdite, aprile 1943	pag.	478
All. 16: Luftwaffe - Luftflotte.2, Situazione forza, rimpiazzi e perdite 1 - 31 maggio 1943	pag.	480
All. 17: Luftwaffe - Luftflotte.2, Situazione forza, rimpiazzi e perdite 1 - 30 giugno 1943	pag.	485
All. 18: Luftwaffe - Luftflotte.2, Situazione, penisola italiana, territorio 3 ^a Aerosquadra R.A, 12 giugno 1943.	pag.	487
All. 19: Luftwaffe - Luftflotte.2, Situazione 10 luglio 1943	pag.	489
All. 20: Operazione Corkscrew, XII Air Support Command, Ordine di Battaglia, 20 maggio - 4 giugno 1943	pag.	492
All. 21: Operazione Husky - Piano Aereo - Forze disponibili	pag.	493
All. 22: Order of battle Northwest Air Forces For Operation Husky	pag.	494
All. 23: Operation Husky , Tactical Air Forces - Order of battle for Dx-7	pag.	498

Capitolo I

Il Mediterraneo nella strategia anglo americana

Germany first

L'incremento della produzione bellica americana

Potenziamento e preparazione bellica delle forze aeree degli Stati Uniti

La Conferenza "Arcadia", vittoria della tesi britannica



Linee di produzione del Lockheed P-38 "Lightning". Il prototipo di questo formidabile caccia bimotore a grande autonomia, veloce, robusto e bene armato, volò nel febbraio 1939, debuttando in Nord Africa nel novembre 1942, dove si guadagnò il soprannome di "Diavolo a due code". Prodotto in circa 9.500 esemplari, fu uno dei caccia più costosi dell'USAAF: \$ 115.000 contro i "soli" \$ 54.000 dell'atrettanto mitico P-51 "Mustang". (USAF)

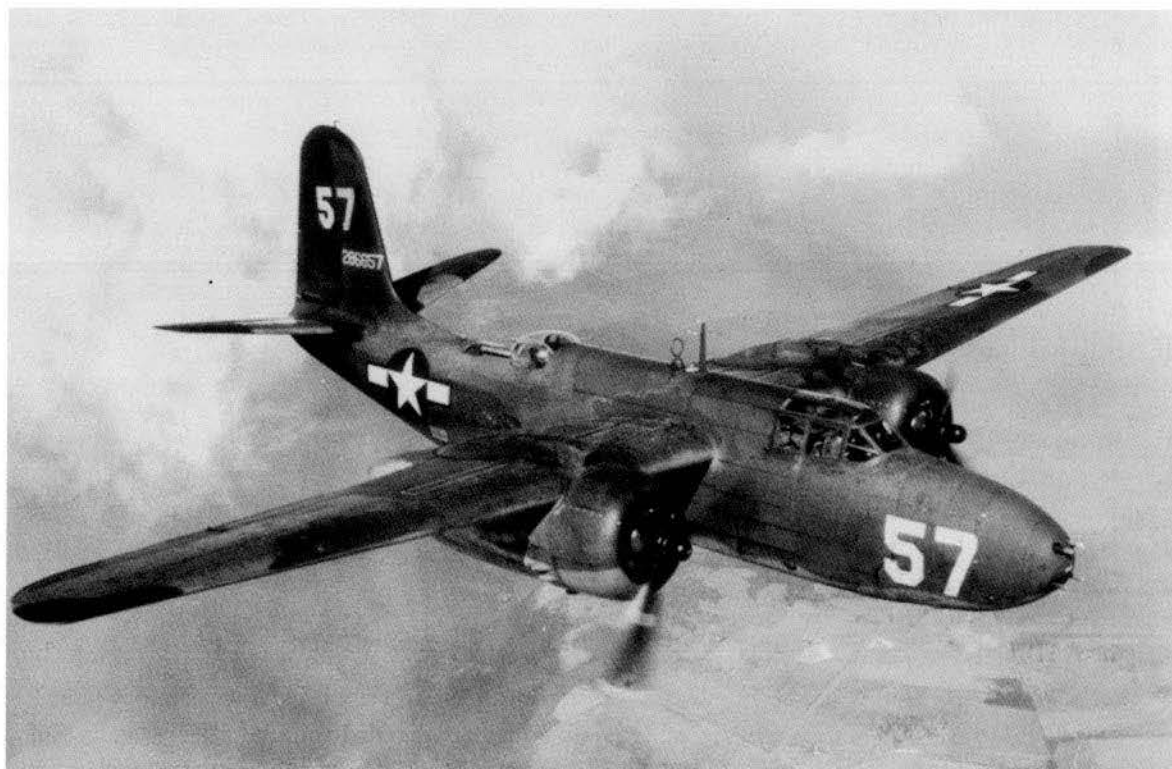
Germany first

L'invasione dell'Italia, e le immani distruzioni che ne furono la conseguenza, fu dovuta alla strategia mediterranea tenacemente seguita dalla Gran Bretagna sino dall'inizio della seconda guerra mondiale. L'idea di debellare l'Italia come primo passo per sconfiggere la Germania e soprattutto per riacquistare la completa libertà di navigazione nel Mediterraneo era talmente radicata nei governanti britannici, che essi riuscirono ad imporla agli Stati Uniti nonostante la riluttanza dei loro vertici militari di impiegare importanti forze in un settore, che ritenevano troppo eccentrico per rappresentare una effettiva minaccia alla potenza del III Reich. Secondo lo Stato Maggiore statunitense per una rapida sconfitta della Germania occorreva concentrare tutte le risorse in una sola una grande operazione anfibia attraverso il canale della Manica (Operazione Bolero) da eseguire preferibilmente entro il 1942 od al massimo nel primo semestre del 1943. In linea di principio l'idea era corretta, però sottovalutava troppo la capacità di reazione che la Wehrmacht ancora possedeva fra la fine del 1942 e l'inizio del 1943. Gli esperti militari USA ritenevano che il colpo sarebbe stato veramente efficace se fosse stato sferrato contro un settore molto vicino ai centri vitali della potenza germanica, pertanto solo le isole britanniche potevano essere la base di partenza di una impresa di tali dimensioni, poiché erano molto più vicine ai porti degli Stati Uniti di quelli dell'assai più eccentrico settore mediterraneo.

Il ragionamento era ineccepibile sotto il profilo logistico, perché i rifornimenti potevano raggiungere le basi della Gran Bretagna impiegando un tonnellaggio di naviglio assai minore di quello occorrente per alimentare operazioni nel Nord Africa o nel sud Europa¹. I britannici invece sostenevano - e non senza validissime ragioni - che prima di attaccare direttamente la Germania con una operazione tipo Bolero, era indispensabile dare maggiore sicurezza a tutto il Medio Oriente, al fine di mettere le sue strategiche risorse petrolifere al riparo da eventuali colpi di mano tedeschi. Ed inoltre era indispensabile liberare le rotte per Suez dalle congiunte minacce della Marina Italiana e degli aerei e sommergibili tedeschi, con basi nel Mediterraneo, onde ridurre drasticamente la lunghezza delle linee di comunicazione marittime fra la Gran Bretagna e l'India. La riapertura di queste rotte avrebbe drasticamente ridotto il fabbisogno di tonnellaggio mercantile impiegato per alimentare le forze, che nel sud est asiatico combattevano contro i giapponesi. In ogni caso, lo Stato Maggiore Imperiale riteneva imperativo indebolire la potenza militare germanica prima di tentare un qualsiasi attacco contro il cuore della "Festung Europa". Esso riteneva possibile il successo di tale strategia in virtù della indiscutibile e schiacciante superiorità aerea e navale degli Alleati nei confronti dell'Asse.

Questo concetto strategico britannico aveva trovato un insperato appoggio da parte dello stato maggiore delle forze aeree statunitensi, che era fermamente convinto di potere piegare la Germania con bombardamenti strategici di precisione, condotti dalle grandi masse di quadrimotori in via di trasferimento nelle isole britanniche. In attesa che questa gigantesca offensiva aerea producesse il suo effetto, gli Stati Uniti e

1 Leo J. Meyer, "Decision to invade North Africa" in *Command decision*, Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960.



Douglas A-20 "Havoc". Bombardiere leggero veloce (558 km/h) costruito in circa 7.000 esemplari. La versione A-20G fu la più armata (4x20 mm, 2x12,7 mm, 1x7,62 mm, 1000 kg bombe) e la meno veloce (510 km/h). Largamente usato nel settore Mediterraneo, dal novembre 1942 all'aprile 1945. (USAF)

la Gran Bretagna avrebbero potuto aumentare il numero e l'efficienza delle loro forze terrestri, portandole ad un grado di addestramento e potenza che permettesse loro di misurarsi sui campi di battaglia europei con il temibile esercito tedesco². Naturalmente per una tale strategia occorre tempo, ma ciò era già stato messo in conto dalla Gran Bretagna, che per antica tradizione era abituata a temporeggiare, in attesa che i suoi avversari continentali venissero progressivamente logorati dal blocco marittimo, dalle lunghe guerre contro i suoi alleati e da una serie di ininterrotte ed audaci operazioni periferiche.

I contatti e le discussioni fra gli esperti militari delle due grandi potenze anglosassoni per definire una comune strategia in Europa erano iniziati molto prima che l'attacco giapponese a Pearl Harbor offrisse agli Stati Uniti l'atteso pretesto per entrare in guerra. Dopo la sua rielezione alla presidenza degli Stati Uniti, Franklin Delano Roosevelt aveva impresso una decisiva accelerazione a questo genere di consultazioni, arrivando già a definire con la Gran Bretagna un denso programma di azioni a lungo termine per battere le potenze del Patto Tripartito, anche se per il momento queste non erano ancora in guerra con gli Stati Uniti.

La comune strategia anglo americana fu messa a punto nel corso della conferenza di Washington, apertasi il 29 gennaio 1941 alla presenza del primo ministro britannico e del presidente americano. Le delegazioni delle due nazioni furono unanimemente concordi sui seguenti obiettivi:

1. Il teatro europeo era quello dove una decisione della guerra in corso (fra la Gran Bretagna e l'Asse) doveva essere conseguita per prima.

2 Louis Morton, "Germany first" chapter 1, Command decision", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960.



Martin B-26 Marauder. Come il B-25, anche la produzione di questo veloce, robusto, bene armato e corazzato bombardiere medio, fu ordinata dal generale Arnold nel 1939, quando esso era ancora sui tavoli da disegno. Il B-26B - prima versione prodotta in grande serie (1.883 velivoli) - faceva 453 km/h con 12 mitragliatrici da 12,7 mm e 2.360 kg di bombe. Entro il marzo 1945 la produzione di tutti i tipi arrivò ad oltre 5.000 esemplari. (USAF)

2. La sconfitta della Germania e dell'Italia era un obiettivo prioritario, poi sarebbe stato il turno del Giappone.
3. La sicurezza delle posizioni del Commonwealth in Estremo Oriente, incluse quelle dell'Australia e della Nuova Zelanda, era un elemento essenziale per la continuità dello sforzo bellico britannico.

La delegazione britannica aveva chiesto ed ottenuto che le forze navali americane, dopo appropriate disposizioni per assicurare la difesa dell'emisfero del Pacifico, fossero impiegate principalmente nell'Atlantico e nel Mediterraneo. Vi erano state alcune divergenze relative alla richiesta britannica di un preciso impegno degli Stati Uniti di contribuire alla difesa di Singapore, considerata la chiave dei possedimenti asiatici della Corona, comunque alla fine Roosevelt e Churchill avevano raggiunto il pieno accordo sulle seguenti strategie necessarie per il conseguimento degli obiettivi strategici dell'Alleanza:

1. In conseguenza della priorità data alla sconfitta della Germania, gli Stati Uniti dovevano esercitare il loro massimo sforzo nelle decisive aree dell'Atlantico e dell'Europa.
2. La posizione nel Mediterraneo della Gran Bretagna e dei suoi alleati doveva essere mantenuta.
3. Nell'ambito di una comune strategia difensiva, gli Stati Uniti dovevano agire in Estremo Oriente *“nel modo migliore per indebolire economicamente la potenza del Giappone e stornare la minaccia giapponese dalla Malesia”*³.

Per raggiungere questi obiettivi, i delegati concordarono su una serie di misure specifiche, comprendenti una serie di azioni economiche, una prolungata offensiva aerea contro la Germania, la preventiva

3 Louis Morton, “Germany first”, Chapter 1, para.: “The decision is made”, in “Command decision”, Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960.



Il North American B-25 Mitchell fu il più popolare bombardiere medio americano. Ordinato nel 1939 senza prove sperimentali a causa del precipitare della situazione internazionale. Il B-25C, fu primo modello prodotto in grande serie: robusto e corazzato come tutti gli aerei americani, faceva 457 km/h con 5 mitragliatrici 12,7 mm e 2.360 kg di bombe. Il B-25 divenne famoso per il raid su Tokio dell'aprile 1942. La produzione dei vari modelli assommò a circa 10.000 esemplari. (USAF)

eliminazione dell'Italia, più una serie di incursioni ed offensive minori, quando se ne presentasse l'opportunità, ed infine un forte sostegno ai movimenti di resistenza nei territori dominati dall'Asse⁴.

Pur mancando uno stato di guerra con il Tripartito, la conferenza di Washington del 29 gennaio 1941 gettò le basi della futura strategia e predispose le misure necessarie per preparare logisticamente e militarmente l'offensiva finale contro la Germania, collocando fra gli obiettivi più urgenti l'acquisizione di basi offensive nel Mediterraneo, e nel futuro la conquista di basi sulle spiagge dell'Europa nordoccidentale. I due governi furono concordi nell'ammettere che per distruggere l'Esercito tedesco erano necessarie potenti forze terrestri con una larga percentuale di divisioni corazzate⁵. In attesa del momento politicamente opportuno per intervenire nel conflitto in atto fra la Gran Bretagna e l'Asse e quindi mettere in pratica le linee strategiche concordate, gli Stati Uniti avrebbero continuato ad essere "l'arsenale delle democrazie".

4 Louis Morton, "Germany first", "Command decision", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960.

5 Louis Morton, "Germany first", "Command decision", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960.

L'incremento della produzione bellica americana

Il "Lend and Lease Act" votato dal Congresso della repubblica stellata il 10 gennaio 1941, ovvero due settimane prima della conferenza di Washington, aveva concesso alla Gran Bretagna un credito praticamente illimitato sull'acquisto di armamenti. Oltre a fornire materiali bellici, gli Stati Uniti iniziarono anche fornire assistenza alle forze armate britanniche direttamente sui teatri d'operazione. Ricordiamo a questo proposito che nel marzo 1941, l'USAAF inviò in Africa ufficiali e tecnici in qualità di consiglieri per l'impiego dei velivoli da combattimento americani utilizzati dalla RAF in Africa Settentrionale contro le truppe italo tedesche⁶. Dato il crescente numero di militari presenti americani nel Medio Oriente, il 27 settembre, in ottemperanza ad una direttiva presidenziale, il Dipartimento della Guerra costituì la United States Military North African Mission. Nello stesso mese gli addetti alla pianificazione delle operazioni aeree di Washington proposero di prendere in considerazione le basi aeree egiziane per una offensiva contro la Germania, in cui sarebbero stati impiegati i bombardieri a largo raggio B-29, allora ancora in fase di sviluppo presso gli stabilimenti della Boeing⁷. Per il diretto intervento degli Stati Uniti in guerra, mancava solo un movente valido per la sua opinione pubblica. Ma prima della fine dell'anno il Giappone si sarebbe assunto l'incarico di offrirlo su un piatto d'argento.

Gli Stati Uniti avevano iniziato a preparare le loro forze armate ad un eventuale intervento in Europa subito dopo i deludenti risultati della Conferenza di Monaco. Il 14 novembre 1938, la repubblica stellata aveva varato un piano di mobilitazione, che dopo l'apertura delle ostilità in Europa era stato più volte riveduto ed ampliato sino a prevedere la creazione entro il 1° luglio 1941 di un Esercito di 1.400.000 uomini⁸. Per equipaggiare questa forza, il 30 giugno 1940, il Congresso aveva approvato un primo stanziamento di quattro miliardi di dollari, stabilendo contemporaneamente che l'industria americana doveva attrezzarsi per produrre equipaggiamenti sufficienti per un esercito di 4.000.000 di uomini⁹. Una siffatta forza era chiaramente superiore alle modeste esigenze della difesa territoriale degli Stati Uniti, pertanto la decisione manifestava chiaramente la volontà di intervenire in una guerra, che nel frattempo si era estesa anche al Nord Africa ed al Mar Rosso con l'entrata dell'Italia. Questo voto del Congresso degli Stati Uniti aveva contemporaneamente suggellato anche il grandioso programma avviato da Roosevelt alla fine del 1939, finalizzato alla creazione delle infrastrutture industriali ed organizzative necessarie al potenziamento delle forze aeree. Grazie agli strumenti già predisposti da questo piano ed ai finanziamenti decretati dal Congresso, alla fine del 1940 le industrie aeronautiche avevano potuto notevolmente incrementare la loro capacità produttiva¹⁰. Naturalmente anche le misure per potenziare le forze di terra e di mare avevano ricevuto una uguale accelerazione. Nel frattempo lo Stato Maggiore Generale all'Esercito aveva approfondito gli studi per determinare la quantità ed il genere delle forze necessarie per battere le Potenze dell'Asse. Le conclusioni – raccolte nel documento denominato "Victory Program" – erano state presentate a Roosevelt due mesi prima dell'attacco giapponese a Pearl Harbor. Secondo questo piano all'Esercito occorrevo almeno 8.800.000 uomini ed una forza combattente di 213 divisioni, delle quali 61 corazzate¹¹. Venne pertanto riconosciuta l'esigenza di avviare un rapido potenziamento dell'Army, che entro la fine del 1942 doveva disporre di 71 divisioni ed un totale di 3.600.000 uomini.

6 Craven Wesley Frank & Cate James Lea, "The Army Air Forces in World War II", The University of Chicago Press, 1949, Vol.II, p. 3.

7 Craven & Cate, op. cit. Vol. II, p.4.

8 Dr. Stetson Conn "Highlights of mobilization - World War II, 1938-1942", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, p. II.

9 Dr. Stetson Conn op. cit. p. II.

10 Dr. Stetson Conn , op. cit. p. III.

11 Dr. Stetson Conn , op. cit. p. III..



Il generale Henry H. Arnold, dal 1938 Capo di Stato Maggiore dell'United States Army Air Force (USAAF), principale artefice della preparazione bellica dell'aviazione militare degli Stati Uniti. Favorì lo sviluppo e la produzione di nuovi aerei da combattimento. (National Archives)

Subito dopo l'apertura delle ostilità contro il Giappone, la Germania e l'Italia, il programma 1942 fu innalzato a 5.000.000 uomini. Obiettivo raggiunto e superato tanto brillantemente che al 31 dicembre del 1942 l'U.S. Army aveva sotto le armi 5.397.674 uomini, mentre ancora rimaneva la possibilità di mobilitare, senza tema di ridurre la disponibilità di mano d'opera per le industrie, un totale di 10.700.000 uomini, traendoli da una massa di 25.000.000 soggetti abili al servizio militare. Tuttavia nel corso della guerra fu deciso di limitare a 7.700.000 i mobilitati per l'Esercito, per non creare problemi all'industria bellica, che doveva funzionare a pieno ritmo. Inoltre fu ridotto a 90 il numero delle divisioni mobilitate, quando fu evidente che per battere la Germania non sarebbero state necessarie im-

ponenti forze terrestri, dato che l'Armata Rossa, non solo era sopravvissuta alle varie offensive della Wehrmacht, ma aveva dimostrato la capacità di passare alla controffensiva¹². Parallelamente allo sviluppo delle forze armate di terra e dell'aria, gli Stati Uniti vararono un programma di costruzioni navali per trasferire e rifornire oltreoceano le loro forze armate. Il programma prevedeva la costruzione di otto milioni di tonnellate di naviglio mercantile nel primo anno e di dieci milioni nel secondo, naturalmente oltre al tonnellaggio delle unità navali necessarie per i vari teatri d'operazione¹³. Il successo organizzativo fu garantito dall'industria degli armamenti, le cui forniture avevano subito raggiunto il volume stabilito, mentre parallelamente esercito, marina ed aviazione procedevano al reclutamento ed all'addestramento delle loro reclute. I preparativi per mettere la struttura dell'industria degli armamenti del paese in condizione di raggiungere la potenzialità per produrre rapidamente gli armamenti necessari alle forze mobilitate sia americane che alleate, erano praticamente iniziati l'8 ottobre 1940, quando il Congresso degli Stati Uniti aveva approvato un piano di ammortamento quinquennale per l'espansione industriale di emergenza. Piano che aveva facilitato ed incoraggiato la costruzione di nuovi stabilimenti già predisposti per una veloce conversione alla produzione bellica¹⁴. Il varo di questo piano, unito alla rapidità ed efficienza con cui ne furono raggiunti gli obiettivi prefissati, diede a Roosevelt la possibilità di emanare, il 3 gennaio 1942, altre direttive per accelerare ulteriormente la produzione bellica, con nuovi ed ambiziosi obiettivi. Accelerazione ampiamente possibile in quanto gli impianti produttivi avevano attuato le predisposizioni garantite dai finanziamenti statali.

12 Maurice Matloff, "The 90_Division Gamble", in "Command decision", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960, Chapter 15.

13 A. Bryant "Tempo di guerra"- I diari e le note autobiografiche del feldmaresciallo Visconte Alan Brooke "", I Vol., Longanesi, Milano 1966, p.279.

14 Dr. Stetson Conn, op. cit.

Potenziamento e preparazione bellica delle forze aeree degli Stati Uniti

Secondo le direttive presidenziali l'industria statunitense doveva produrre 60.000 aeroplani nel 1942 e 120.000 nel 1943. Incremento addirittura eccezionale, se confrontato con la capacità produttiva riportata al novembre 1941, ammontante ad appena 20.000 aerei l'anno¹⁵. A tale proposito ricordiamo che nell'agosto 1945, quando le operazioni belliche terminarono con la resa del Giappone, l'industria aeronautica statunitense aveva prodotto 230.287 aerei. Nello stesso periodo gli aerei da combattimento in forza ai reparti dell'U.S. Army Air Force erano passati da 3.305 del novembre 1941 ai circa 41.000 dell'agosto 1945¹⁶. Anche la costituzione di nuove unità aeree aveva avuto una rapidissima crescita in ottemperanza alle direttive presidenziali del 3 gennaio 1942. I cinquantaquattro "Combat Groups" (all'incirca equivalenti agli "Stormi" italiani), i duecentootto Squadrons ed i 270.000 aviatori autorizzati con i programmi del 1941, nell'anno successivo erano lievitati a cento "Combat Groups", trecentosettanta Squadrons e 400.000 aviatori¹⁷. Un ulteriore incremento delle forze aeree fu deciso nel settembre 1942, quando venne autorizzata la costituzione di duecentosettantatre "Air Groups"¹⁸.

Pur continuando sempre a fare parte dell'Esercito, il 20 giugno 1941, la U.S. Army Air Force (USAAF) aveva di fatto già ottenuto una larga autonomia, che la autorizzava ad impostare senza interferenze esterne una propria strategia per conquistare la superiorità aerea sopra i potenziali avversari degli Stati Uniti¹⁹. Nel mese successivo l'USAAF mise a punto su ordine di Roosevelt un piano strategico di larghe proporzioni, designato AWPD-1 (Air War Plan Division - I), che dava la preminenza alla conquista della superiorità aerea nel teatro d'operazioni europeo mediante la distruzione dell'industria aeronautica e della forza caccia della Luftwaffe. Seguivano in ordine di priorità la distruzione della rete elettrica, del sistema di trasporti e dell'industria petrolifera del III Reich. Una volta attuato questo programma, le forze aeree americane avrebbero potuto fornire un potente ed efficace supporto tattico durante l'invasione del continente europeo²⁰.

Sostenuta da una industria aeronautica di ineguagliabile potenza, poche settimane dopo Pearl Harbour, l'USAAF iniziò ad attrezzare proprie basi aeree nel Regno Unito, affiancandosi nella lotta alla Germania alla alleata Royal Air Force la quale, valendosi della eccellente industria nazionale, fra l'inizio del 1939 ed il maggio 1945 riuscì a mettere in campo 111.455 nuovi aerei contro i 113.541 aerei di tutti i tipi contemporaneamente forniti alla Luftwaffe dalla industria aeronautica tedesca²¹. In questo contesto la modesta industria aeronautica italiana occupò una posizione del tutto irrilevante. Infatti fra il 1940 e la primavera del 1944 - periodo in cui le ultime linee di montaggio italiane furono demolite dai bombardamenti aerei - produsse 13.588 velivoli, di cui purtroppo molti erano già superati nel momento in cui uscivano dagli stabilimenti²².

15 Dr. Stetson Conn, op. cit.

16 United States Air Force, "Major General Oliver P. Echols biography".

17 Dr. Stetson Conn, op. cit.

18 Maurice Matloff, "The 90_Division Gamble", in "Command decision", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960, Chapter 15.

19 "Highlights of mobilization, World War II, 1938-1942", Office of the Chief of Military History, Dr. Stetson Conn, 10 March 1959.

20 Edward T. Russel, "Leaping the Atlantic wall", Air Force History and Museums Program, 1999, p.1.

21 Cajus Bekker, "Luftwaffe", Longanesi Editore, Milano 1971, p.565.

22 Per la produzione aeronautica italiana cfr: Giuseppe Santoro, *L'Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, edizioni [esse], 1966, vol.2°.

La Conferenza "Arcadia", vittoria della tesi britannica

Due settimane dopo l'attacco giapponese a Pearl Harbor, il problema di una eventuale operazione congiunta anglo americana nel Mediterraneo venne riesaminato nel corso della conferenza "Arcadia", iniziata a Washington nella settimana precedente il Natale 1941, presenti il presidente degli Stati Uniti Franklin Delano Roosevelt, il primo ministro britannico Winston Churchill ed un folto gruppo di alti ufficiali delle due nazioni. Nonostante la gravità dei problemi creati dalla vittoriosa progressione delle operazioni giapponesi in Estremo Oriente, il primo ministro britannico, riuscì a fare accettare in linea di massima la proposta di uno sbarco nel Marocco Francese (Operazione Gymnast)²³. Churchill convinse abbastanza facilmente Roosevelt, perché il presidente americano ardeva dal desiderio di fare qualsiasi cosa pur di riacquistare l'iniziativa. Anche i consiglieri militari di Roosevelt accettarono di buon grado la proposta britannica, perché una operazione nel Mediterraneo prometteva buoni e rapidi risultati ad un costo inferiore a quello di una ipotetica - e per il momento chiaramente prematura - invasione dell'Europa attraverso il canale della Manica²⁴. Per contro Churchill dovette cedere agli Stati Uniti il controllo strategico della guerra. Fatto che sollevò aspre critiche da parte del nuovo capo dello Stato Maggiore Generale Imperiale, lord Alan Brooke, che non gradì la subordinazione dell'Alto Comando Britannico alle direttive di Washington. Acidamente Alan Brooke commentò che il primo ministro *"aveva venduto la loro primogenitura per un piatto di lenticchie"*²⁵.

Il 1° gennaio 1942, sempre nel corso di "Arcadia", fu pure deciso di costituire una organizzazione, che per suggerimento di Churchill, fu denominata "Nazioni Unite". I suoi primi membri furono gli Stati Uniti, la Gran Bretagna, l'Unione Sovietica e ventitré altre nazioni²⁶ che oltre a sottoscrivere varie affermazioni di principio relative alla pacifica convivenza dei popoli, s'impegnarono ad impiegare tutte le sue forze per battere la Germania ed i suoi alleati ed a non concludere armistizi separati con queste potenze.

Oltre a promuovere una organizzazione ispirata agli ideali della democrazia, Stati Uniti e Gran Bretagna si accordarono su una questione molto più pratica, costituendo il Combined Chiefs of Staff (CCS), ovvero un comitato di alti ufficiali britannici ed americani responsabile verso il presidente degli Stati Uniti ed il primo ministro britannico della pianificazione e direzione della grande strategia della coalizione. Venne inoltre stabilito che le forze degli Alleati in qualsiasi teatro d'oltremare avrebbero dovuto operare sotto un unico comandante²⁷. Una decisione di enorme importanza in quanto il CCS, cui spettavano la coordinazione e l'impiego delle risorse militari, che non ebbe alcun equivalente fra le potenze dell'Asse, che prive di una strategia comune, finirono per combattere guerre parallele, spesso con obiettivi e metodi divergenti da quelli del loro alleato.

All'epoca di "Arcadia" le fortune degli Alleati nel Mediterraneo erano ancora incerte. Malta resisteva agli attacchi congiunti del X Luftkorps e della Regia Aeronautica, tuttavia le forze aeronavali basate

23 Leo J. Meyer, "Decision to invade North Africa" in *Command decision*, Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960.

24 Leo J. Meyer, "Decision to invade North Africa" in *Command decision*, Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960.

25 A. Bryant "Tempo di guerra" - I diari e le note autobiografiche del feldmaresciallo Visconte Alan Brooke, I Vol., Longanesi, Milano 1966, p.284.

26 Alla conferenza di Washington parteciparono e sottoscrissero la "Declaration by United Nations", i rappresentanti delle seguenti nazioni: United States of America, United Kingdom of Great Britain e Northern Ireland, Union of Soviet Socialist Republics, China, Australia, Belgium, Canada, Costa Rica, Cuba, Czechoslovakia, Dominican Republic, El Salvador, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, India, Luxembourg, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Norway, Panama, Poland, South Africa, Yugoslavia, n.d.A.

27 "American military history", Center of military history, United States Army, Washington, dc 1989, cmh online version, chapter 20.

nell'isola erano troppo indebolite per incidere sul flusso dei rifornimenti diretti alle truppe italo tedesche in Africa Settentrionale. Pertanto il feldmaresciallo Erwin Rommel, stava rapidamente preparandosi a riassumere l'iniziativa. Alla fine di gennaio le operazioni in Africa Settentrionale erano in fase di stallo nonostante la vittoriosa offensiva guidata dal generale Claude Auchinleck, che aveva liberato Tobruk dall'assedio e rioccupato l'intera Pirenaica. La tregua fu rotta il 21 gennaio 1942, quando le forze italo tedesche, adeguatamente rinforzate e rifornite, partirono all'attacco. In pochi giorni Bengasi e tutto il terreno perduto in precedenza sino ad Ain El Gazala, cadde nuovamente nelle mani dell'Asse. I britannici avevano conservato lo strategico porto di Tobruk, ma in giugno una nuova offensiva di Rommel spezzò il fronte dell'8ª Armata e costrinse Tobruk alla resa. Sullo slancio di quella vittoria le truppe italo tedesche - sebbene stremate dai duri combattimenti - erano entrate in Egitto, dove il 4 luglio - a corto di carburanti ed effettivi - furono fermate davanti ad El Alamein, una sconosciuta località a circa 100 chilometri da Alessandria. La decisione di Rommel di continuare l'offensiva con forze insufficienti si rivelò strategicamente perdente ed annullò i positivi risultati della battaglia aeronavale di mezzo giugno, in cui la Royal Navy aveva subito perdite pesantissime riuscendo a portare a Malta solo due piroscafi dei diciassette partiti da Gibilterra e da Alessandria. Per continuare l'offensiva oltre il confine libico egiziano era stata annullata la lungamente preparata operazione C3 per l'occupazione di Malta. Date le precarie condizioni dell'isola e la relativa debolezza delle forze navali britanniche nel Mediterraneo, quasi sicuramente Malta sarebbe caduta, togliendo una perenne minaccia alle rotte di rifornimento dell'Armata Italo Tedesca d'Africa, che avrebbe potuto pertanto riprendere con maggiore sicurezza la sua marcia verso il Nilo. Se Malta fosse caduta, le speranze anglo americane di ottenere un facile successo nel Mediterraneo avrebbero dovuto essere fortemente ridimensionate.

Il temporaneo successo ottenuto da Rommel in giugno aveva comunque ottenuto l'effetto di rendere

Linea di montaggio di quadrimotori B-24D "Liberator" alla Consolidated di Forth Worth. Nel 1940 la Consolidated aveva iniziato a produrre per la guerra partendo da una piccola serie di B-24A, ordinati dalla Francia, che furono poi consegnati alla Gran Bretagna. Nello stesso anno la ditta ricevette un ordine per 2.698 esemplari del tipo B-24D, lo stesso con cui l'USAAF equipaggiò il reparto che dalla metà del 1942 operò sul fronte egiziano. I B-24 delle varie versioni operative furono prodotti in 13.707 esemplari. (USAF)





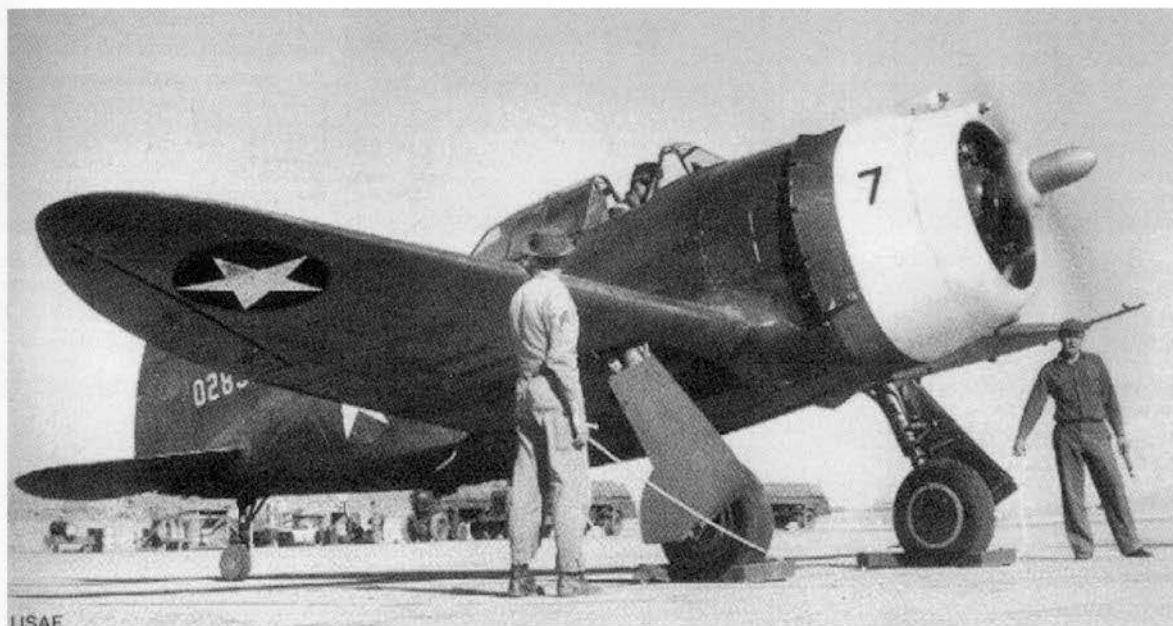
North American P-51 "Mustang". Dopo una prima serie con motori Allison dalle prestazioni non eccezionali, il P-51 divenne il caccia a lungo raggio per eccellenza quando fu equipaggiato con motori Rolls-Royce "Merlin" da 1.695 hp. Il P-51 con motori Allison esordì in Africa come bombardiere in picchiata (versione A-36A) e come ricognitore (versione F-6). Queste due versioni agirono su Pantelleria, sulla Sicilia ed all'inizio della campagna d'Italia. La sola USAAF ne ricevette 14.855 esemplari. (USAF)

più determinata l'opposizione della Gran Bretagna al progetto americano di aprire un secondo fronte in Europa entro il 1942. Mentre gli italo tedeschi marciavano verso il canale di Suez, Churchill aveva proposto a Roosevelt di riesaminare la fattibilità dell'Operazione Bolero od in alternativa di riprendere in considerazione l'Operazione Gymnast, poiché un attacco nel Nord Africa *"era il solo mezzo che permetteva di colpire Hitler nel corso del 1942"*²⁸. Ma gli strateghi americani obiettarono che, data la situazione in Russia, era possibile un repentino crollo dell'Armata Rossa, perciò occorreva alleggerire la pressione della Wehrmacht sull'Unione Sovietica colpendo la Germania direttamente in Europa. Pertanto avevano proposto in alternativa alla assai più impegnativa Bolero, una operazione d'emergenza con obiettivi limitati. In pratica un raid in grande stile oltre Manica, denominato Sledghammer (mazza ferrata). Il capo di stato maggiore generale, George Marshall, fece anche capire che gli Stati Uniti erano decisi - se i britannici non avessero aderito incondizionatamente ad attuare in un secondo tempo il più risolutivo piano "Bolero" - a voltare la schiena all'Europa rivolgendosi al Pacifico per colpire il Giappone con maggiore decisione²⁹. Cosa che in pratica gli Stati Uniti stavano già facendo, perché nei primi sette mesi del 1942 su otto divisioni e 2.200 aerei inviati oltremare, 1.300 aerei e cinque divisioni erano andati nel Pacifico e solo il rimanente era stato spedito in Europa³⁰. La tensione sul dilemma "Gymnast oppure Bolero" raggiunse fasi talmente acute, che il feldmaresciallo Sir John Dill, rappresentante militare a Washington del governo britannico, avvertì Londra che ogni ulteriore pressione per Gymnast avrebbe potuto pregiudicare ogni futura operazione attraverso il Canale della Manica. Ma improvvisamente Churchill ricevette un insperato aiuto dal presidente Roosevelt, la cui determinazione di colpire i tedeschi ovunque ed in qualsiasi maniera era superiore ad ogni altra considerazione strategica. Confortato da questo insperato aiuto, alla

28 Leo j. Meyer, "Decision to invade North Africa", p.9.

29 Leo j. Meyer, "Decision to invade North africa", p.10.

30 "American military history", Center of military history, United States Army, Washington, 1989, cmh online version, chapter 20.



Lancer P-43. Da questo aereo, progettato nel 1938, fu sviluppato il P-47 "Thunderbolt", uno dei più veloci e potenti cacciabombardieri usati dall'USAAF durante la Seconda Guerra Mondiale. Prodotto in più di 15,600 esemplari, a partire dall'aprile 1943 fu utilizzato da tutte le Air Forces americane. (USAF)

fine di luglio Churchill tornò alla carica, prima criticando la fattibilità e l'urgenza dell'Operazione Sledgehammer, indi sottolineando nuovamente il valore di una operazione nel Nord Africa. Con il suo solito irruente ottimismo, il primo ministro britannico suggerì che, se la imminente battaglia per l'Egitto fosse andata bene, sarebbe stato poi possibile portare la guerra in Sicilia od in Italia³¹. Era chiaro che in caso di successo, l'invasione del Nord Africa avrebbe aiutato i britannici a risolvere molti problemi, portando contemporaneamente dalla parte degli Alleati i territori francesi del Marocco, dell'Algeria e della Tunisia. Sarebbe infine stato possibile liberare il canale di Sicilia dalle forze aeronavali dell'Asse ed aiutare l'8ª Armata a distruggere la temibile Armata Corazzata Italo Tedesca (ACIT), che costituiva una permanente minaccia per la strategica valle del Nilo.

Alla fine anche gli strateghi americani si convinsero che l'invasione del Nord Africa era assai più promettente di una operazione contro il continente europeo nel 1942. Analizzando a fondo il problema avevano dovuto ammettere che il potenziale bellico degli Stati Uniti era ancora poco sviluppato e che mancavano ancora le divisioni sperimentate in battaglia indispensabili per una impegnativa operazione del genere di "Bolero"³². A questo punto Churchill aveva vinto la sua battaglia. Infatti Roosevelt diede via libera allo studio di una serie di alternative per operazioni combinate anglo americane in Africa, fra le quali emergevano la tanto discussa Operazione Gymnast contro il Marocco Francese ed un'altra contro l'Algeria (Super Gymnast). Le due operazioni furono poi unificate in una sola denominata "Operazione Torch". Il 18 luglio, alla Norfolk House di Londra, ufficiali americani e britannici iniziarono a studiare i

31 Leo j. Meyer, "Decision to invade North Africa", p.11 . Churchill si riferiva all'atteso attacco di Rommel contro le posizioni dell'8ª Armata, realizzatosi solo il 31 agosto nel settore di Alam Halfa, e finito con un insuccesso per mancanza di mezzi e carburante (n.d.A.).

32 Leo j. Meyer, "Decision to invade North Africa", p.11.



Bell P-39. Seicento esemplari di questo caccia erano già stati prodotti quando i giapponesi attaccarono Pearl Harbor. Impiegato per l'appoggio tattico durante l'Operazione Torch, avendo prestazioni manifestamente inferiori ai caccia dell'Asse, il P-39 non fu più usato dagli americani nelle operazioni successive. La sua produzione arrivò a 9.584 esemplari di cui 4.773 consegnati all'URSS. (USAF)

piani per l'invasione del Nord Africa sotto la direzione del luogotenente generale Dwight Eisenhower³³. 30 luglio, quando Roosevelt convocò alla Casa Bianca i Capi degli Stati Maggiori Riuniti (JCS) degli Stati Uniti per discutere i dettagli di "Torch", la relativa decisione era già stata presa, rimaneva da stabilirne la data, la cui scelta fu demandata al generale Eisehover, nominato quattro giorni prima comandante in capo delle forze del Nord Africa. Roosevelt si limitò a raccomandare che l'operazione "*fosse intrapresa alla prima data possibile*". All'indomani, le decisioni della Casa Bianca circa la "Operazione Torch" furono comunicate in Europa ai capi di stato maggiore britannici³⁴. L'unica critica alla decisione arrivò dalla VIII Air Force, il cui comandante, generale Spaatz, informò il capo di Stato Maggiore dell'Army Air Force, gen. Arnold, che a suo parere la Gran Bretagna rimaneva l'unica base valida da cui lanciare operazioni atte a conquistare la supremazia aerea sulla Germania. Il disappunto di Spaatz – già fautore della "Operazione Roundup" – derivava dal fatto che la sua VIII Air Force avrebbe dovuto cedere a "Torch" una cospicua parte degli velivoli e dei reparti che le erano stati precedentemente assegnati per condurre l'offensiva aerea strategica in Europa³⁵.

La preferenza accordata ad una operazione nel Mediterraneo, invece che sul continente europeo, andava in direzione opposta alle aspettative di Stalin, pertanto essa avrebbe dovuto essergli adeguatamente spiegata. Un incarico assunto personalmente da Churchill, che il 13 agosto ebbe a Mosca un lungo e penoso colloquio col dittatore sovietico. La spiegazione circa i motivi dell'annullamento di "Sledghammer" fu accolta freddamente dal suo interlocutore, il quale bruscamente dichiarò che pur non accettando il modo di vedere dei suoi alleati occidentali, riconosceva loro il diritto di decidere³⁶.

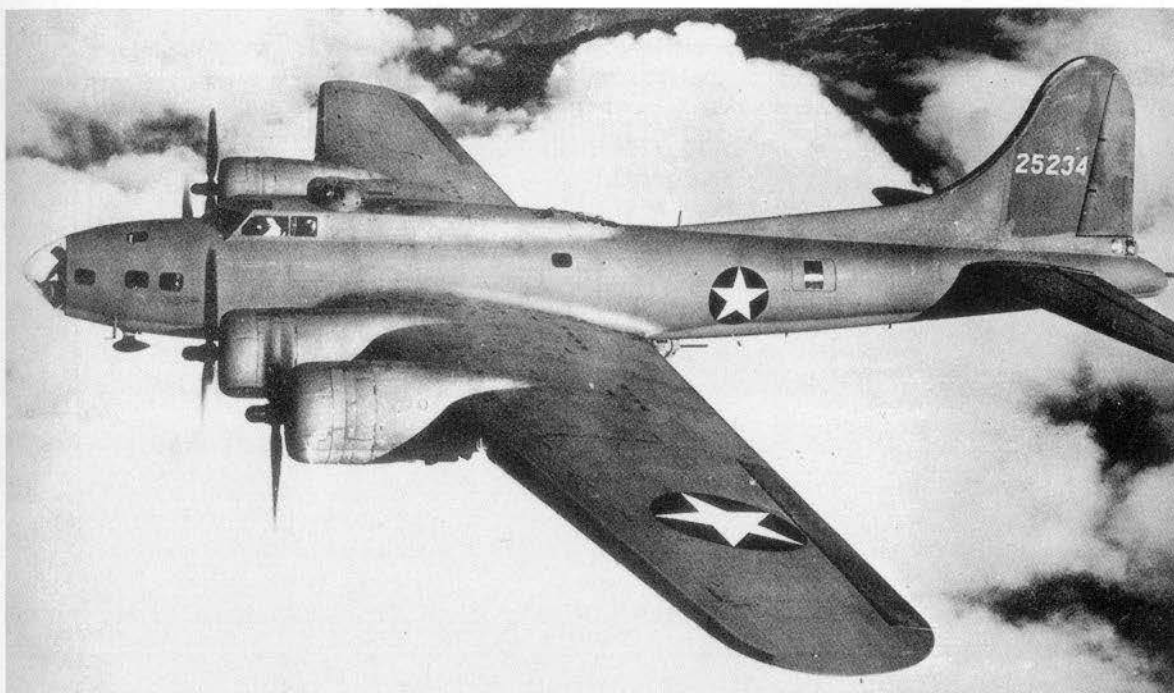
Cinque giorni dopo, un sanguinoso e fallimentare raid di truppe canadesi e rangers americani a Dieppe fornì a Stalin, ed agli accaniti sostenitori di "Bolero", la palese dimostrazione che le difese tedesche d'oltre Manica erano ancora troppo forti per essere sfidate dalle esigue forze disponibili nel 1942.

33 "The AAF in Northwest Africa" - an interim report - published by Headquarters, Army Air Forces, Washington, d.c., 1992, p.4.

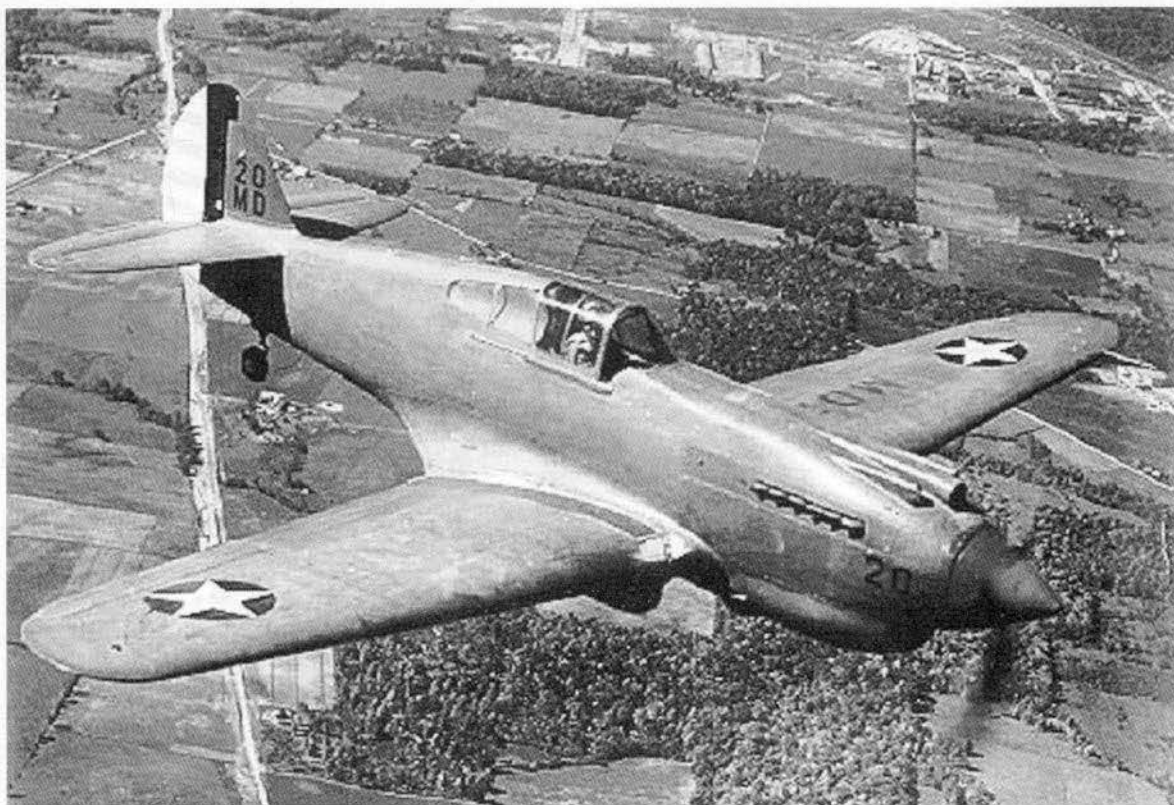
34 Leo j. Meyer, "Decision to invade North Africa", p.15.

35 U.S. Army Air Forces in World War II Combat Chronology 1941 - 1945, 06/23/42 e 08/11/42.

36 "Roosevelt - Churchill, carteggio segreto di guerra", a cura di F.L. Loevenheim, H. D. Langley e M. Jonas, A. Mondadori editore, 1977, p.271. in seguito citato come Roosevelt - Churchill, carteggio segreto di guerra.



B-17E "Flying Fortress". Bombardiere quadrimotore a grande raggio, sviluppato a partire dal 1935. Il 17 agosto 1942 B-17 della versione E furono i primi bombardieri americani ad eseguire una missione sull'Europa ed i primi ad entrare in azione nel settore mediterraneo. Veloce (510 km/h), robusto e corazzato, portava 8 mitragliatrici cal. 12,7 mm, 1 da 7,62 mm e 1.900 kg di bombe. Le versioni più prodotte (E, F e G), totalizzarono 12.597 esemplari. (USAF)



Curtiss P-40. Aereo da caccia in produzione dal maggio 1940. Quando gli Stati Uniti entrarono in guerra la Curtiss, che aveva già prodotto qualche migliaio di esemplari, in parte consegnati alla RAF, che li aveva impiegati soprattutto contro gli italo tedeschi in Africa Settentrionale. La produzione complessiva del P-40 superò i 14.000 esemplari. (USAF)

Novembre 1942. Portaerei Ranger in rotta verso le coste del Nord Africa.
Prova delle mitragliatrici dei caccia imbarcati Grumman F4-4 "Wildcat".
Notare le particolari insegne con la stella bordata di giallo usata nel corso
di questa operazione. (U.S. Navy - National Archives).



Capitolo II

L'invasione del Nord Africa Francese

L'Operazione Torch

La corsa per l'occupazione di porti ed aeroporti ai confini della Tunisia

Forza ed organizzazione della XII Air Force e dell'Eastern Air Command

Il potenziamento della Luftwaffe nel Mediterraneo

La reazione della Regia Aeronautica

Successo difensivo dell'Asse in Tunisia

Le prime battaglie aeree nei cieli tunisini

Il miraggio: a Tunisi entro l'anno

L'Asse alla controffensiva

Le forze aeree dell'Asse in Tunisia all'inizio del 1943





He.111H-6 (1H+CC) del Kg.26 sta decollando con una bomba SC500



Novembre 1942. Un Curtiss SOC "Seagull" da osservazione lancia un messaggio sopra l'incrociatore USS Augusta durante le operazioni al largo delle coste del Nord Africa Francese. Notare la capsula contenente il messaggio appena lanciata dall'osservatore. (U.S. Navy, - National Archives)

L'Operazione Torch

Appena rientrato dalla sua missione a Mosca, Churchill aveva cominciato a premere sugli americani a onde accelerare al massimo i preparativi per l'invasione del Nord Africa Francese. Il 26 agosto, dopo un soddisfacente abboccamento con i comandanti americani in Gran Bretagna, il premier britannico aveva trionfalmente telegrafato a Roosevelt *"D'ora in poi concentrerò i miei pensieri su Torch e lei può stare certo che farò del mio meglio perché la sua grande idea strategica sia coronata dal più completo successo. Dai colloqui avuti con Eisenhower, Clark ed i nostri generali, qui a Londra mi sembra che la migliore soluzione, anzi, l'unica, per realizzare questo compito consista nel fissare la data per l'inizio e subordinare ogni cosa a quella data"*¹.

La preparazione di "Torch" procedette rapidamente. Ci furono molte discussioni fra inglesi ed americani circa le località degli sbarchi. I primi consigliavano di sceglierle sulla costa mediterranea del Nord Africa francese, il più possibile vicino alla Tunisia, per rendere più rapida la sua occupazione, mentre i secondi - ancorati ai precedenti studi sull'operazione "Gymnast" pensata come una operazione integralmente americana - temevano che una profonda penetrazione nel Mediterraneo avrebbe sollevato, oltre ad una forte opposizione francese, anche una ostile reazione della Spagna, inducendola a favorire una occupazione di Gibilterra da parte dei tedeschi². Gli inglesi obiettarono che le eccessive cautele americane avrebbero concesso ai tedeschi tutto il tempo necessario per installarsi saldamente in tutta la Tunisia. Alla fine gli stati maggiori alleati si misero d'accordo su una serie di sbarchi simultanei sia sulla costa atlantica che su quella mediterranea, senza però superare il meridiano di Algeri, oltre il quale correavano il rischio di essere attaccati dagli aerei dell'Asse dislocati in Sardegna ed in Sicilia. Fu accettata una eccezione per Bona, poiché era imperativo occupare un porto ed un aeroporto, a soli 210 chilometri dal confine tunisino³. Gli unici punti sul quale l'accordo era stato unanime erano il carattere anfibio della fase iniziale dell'operazione e il ruolo vitale spettante all'aviazione⁴. Un altro passo importante fu compiuto nella organizzazione del quartiere generale delle forze partecipanti all'operazione, dove la fusione nello stesso organismo di ufficiali americani e britannici creò le premesse per un comando efficiente e coordinato di tutte le forze navali, aeree e terrestri. Uno dei primi provvedimenti fu la decisione di affidare al generale USA Mark Clark la sezione piani operativi ed all'Air Commodore Sanders quella del coordinamento della pianificazione di tutte le operazioni aeree⁵.

Il 22 settembre Eisenhower fissò l'inizio dell'operazione per l'8 novembre. Esattamente nel giorno sta-

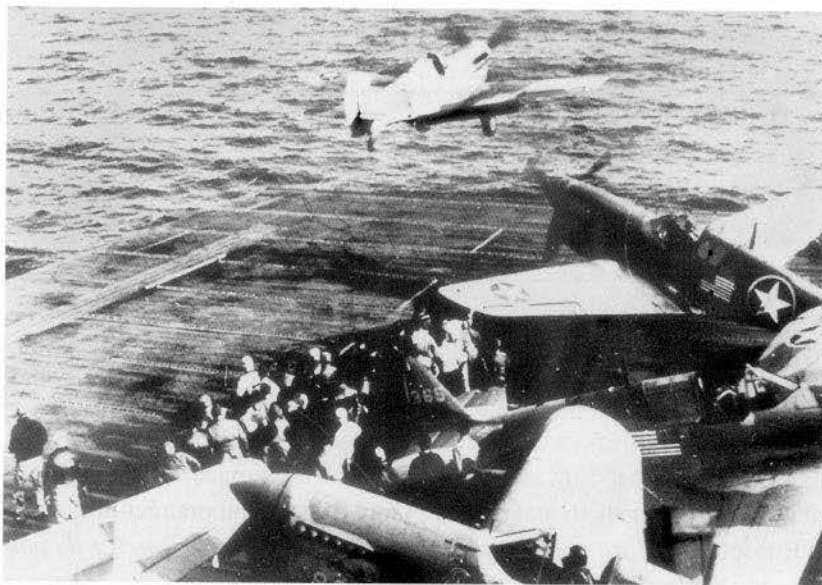
1 "Roosevelt - Churchill, carteggio segreto di guerra", p.279.

2 B.H. Liddell Hart, "La storia militare della seconda guerra mondiale", Mondadori editore, Milano 1971, p. 438.

3 B.H. Liddell Hart, op. cit. p. 439.

4 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", Ministry of Defence Air Historical Branch (RAF), AFHRA - 23356, p. 25.

5 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", Ministry of Defence Air Historical Branch (RAF), AFHRA - 23356, p. 25.



Novembre 1942. Invasione del Nord Africa, P-40 dell'USAAF decollano dalla portaerei di scorta Chenango, in navigazione verso le coste del Marocco francese. (collezione F. Pedriali)

bilito le forze anglo americane sbarcarono a Casablanca (Marocco) e ad Orano e Algeri (Algeria). Mentre nel Marocco gli americani dovettero vedersela solo con la resistenza di facciata opposta dall'aviazione francese, In Algeria, eliminati i pochi aerei francesi, gli anglo americani dovettero affrontare gli assai più impegnativi attacchi aerei italo tedeschi, dato che nessuna delle località algerine era fuori del raggio d'azione dell'aviazione dell'Asse. Tuttavia essendo gli obiettivi algerini quasi ai limiti dell'autonomia della maggiore parte dei bombardieri tedeschi e degli aerosiluranti italiani, i loro attacchi non ostacolarono le operazioni anglo americane in modo decisivo.

L'operazione "Torch" aveva effettivamente colto di sorpresa i tedeschi, ma non gli italiani, che erano stati gli unici ad avere avuto qualche sentore dei preparativi in corso. In agosto il servizio informazioni della Regia Marina aveva avvisato il Comando Supremo che, secondo notizie raccolte da un suo agente, truppe britanniche avrebbero tentato uno sbarco sulla costa francese del Mediterraneo. Formulata in un modo piuttosto vago la notizia non aveva trovato alcun credito⁶. Agli inizi di ottobre, la Divisione Operazioni della Regia Aeronautica, a titolo precauzionale, aveva intrapreso lo studio di un piano relativo ad un intervento militare dell'Asse in Tunisia e nell'Algeria orientale, in quanto sembravano molto probabili *"azioni di larga portata contro il Marocco, dirette a lontani obiettivi attraverso il Nord Africa francese, in concomitanza con azioni principali provenienti dalle basi dell'Africa Occidentale"*. Il 19 ottobre, lo Stato Maggiore Aeronautica aveva distribuito agli stati maggiori di Esercito e Marina le conclusioni del proprio studio, denominato "Esigenza C.4". Comunque la medesima Divisione Operazioni aveva preparato piani alternativi, che prevedevano operazioni di contrasto a sbarchi anglo americani nella Francia meridionale ed in Corsica⁷. Questi studi furono di scarsa utilità essendo tutti impostati, ad eccezione di qualche variante, sulla medesima ipotesi di affrontare situazioni strategiche e tattiche diversissime da quelle di "Torch" e sempre create da forze avversarie inferiori per numero e mezzi a quelle poi sbarcate nel Nord Africa Francese. Quest'ultimo era un obiettivo che l'O.K.W. non aveva mai previsto né sospettato⁸. Nei giorni precedenti il SIM aveva segnalato al Capo di Stato Maggiore Generale, Maresciallo Cavallero, la probabilità di uno

6 Santoro G. op. cit. Vol. II, p. 485.

7 Mattesini Francesco e Cermelli Mario "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940 - 1943", Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma 1992, Vol. II, tomo I, pp. 402, 422.

8 Santoro G., op. cit. Vol. II, p. 486.

Spitfire Mk.5 del 31st Fighter Group USAAF.



sbarco nell'Africa del Nord e di una corsa "verso la Tunisia"⁹. Alla stessa data, l'Abwehr, il servizio segreto militare tedesco retto dall'ammiraglio Canaris, nonostante la vasta rete di agenti ed informatori diffusa fra Lisbona, Madrid, Tangeri ed Algeri, non aveva passato alcun rapporto allarmante al suo Alto Comando¹⁰. Nonostante la segnalazione del SIM confermasse, seppure a distanza di tempo, vecchie informazioni di Supermarina, Cavallero esitò prima di metterne al corrente i tedeschi. Forse non era troppo convinto della loro attendibilità. Infatti attese sino al 21 ottobre prima di informarne l'addetto militare a Roma Enno von Rintelen. Dopo avere discusso l'argomento, ambedue avevano convenuto che occorreavano due divisioni per difendere la Tripolitania e la Tunisia "prima che le forze americane vi potessero sbarcare". Però nei giorni successivi né l'alto comando italiano né quello tedesco intrapresero alcuna iniziativa, nonostante che alla segnalazione del SIM si fosse aggiunto l'avvertimento di Supermarina "che l'operazione alleata era ormai imminente e che si trattava, senza più alcun dubbio di uno sbarco nell'Africa Settentrionale francese"¹¹.

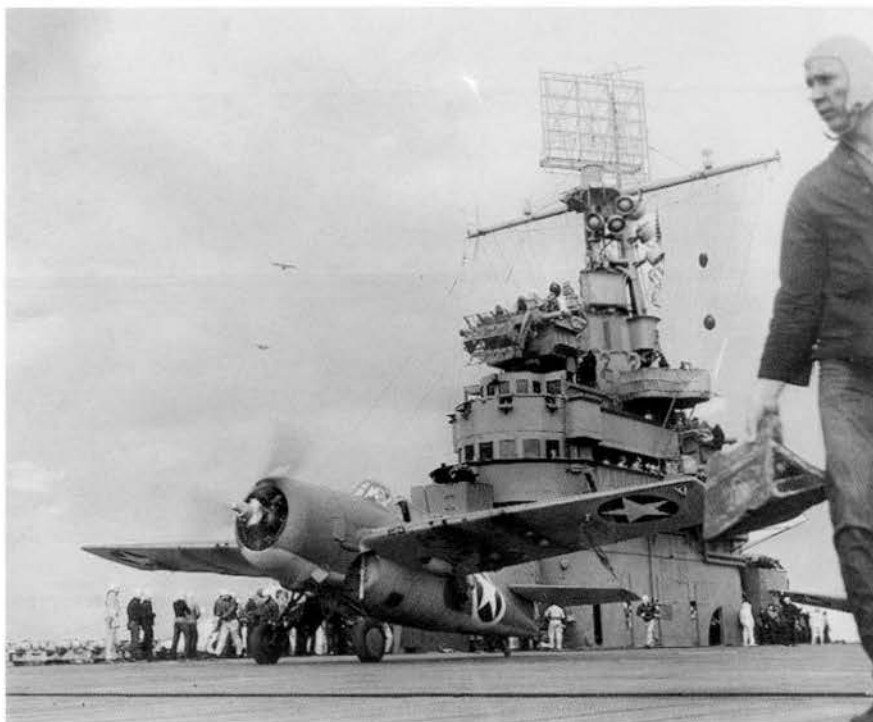
L'incertezza imperante negli comandi dell'Asse e soprattutto la perdurante sottovalutazione tedesca circa l'importanza strategica del Mediterraneo, permise agli Alleati di affrontare solo la reazione delle forze francesi, complessivamente debole ed incerta, nonostante che in alcune località esse abbiano combattuto abbastanza tenacemente. Comunque fu una resistenza di breve durata, che cessò l'11 novembre quando l'ammiraglio Jean Francois Darlan - vice primo ministro e comandante delle forze armate del governo di Vichy, che casualmente presente ad Algeri - sottoscrisse un armistizio col generale Eisenhower. La resistenza era stata particolarmente dura a Casablanca, dove le batterie costiere ed i cannoni delle navi francesi avevano danneggiato la nave da battaglia MASSACHUSETTS (BB-59), l'incrociatore pesante WICHITA (CA-45), l'incrociatore leggero BROOKLYN (CL-40), i cacciatorpediniere LUDLOW (DD-438) e MURPHY (DD-603), e i cacciamine veloci PALMER (DMS-5) e STANSBURY (DMS-8)¹². L'orgogliosa resistenza francese era però costata pesanti perdite. La corazzata JEAN BART sventrata dalle cannonate della MASSACHUSETTS affondò al suo ancoraggio entro il porto. L'incrociatore PRIMAUGUET si inabissò col suo comandante, capitano di vascello Mercier, mentre coraggiosamente muoveva contro la flotta d'invasione alla testa di una piccola squadra. Insieme al PRIMAGUET furono affondati

9 Faldella Emilio, "L'Italia nella seconda guerra mondiale", Cappelli editore, Rocca San Casciano (Forlì) 1960, p.507

10 De Risio Carlo, "Generali, Servizi Segreti e Fascismo", A. Mondadori Editore, Milano 1978, p.204.

11 Faldella Emilio, "L'Italia nella seconda guerra mondiale", Cappelli editore, Rocca San Casciano (Forlì) 1960, p.507.

12 "The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II-1942.



8 novembre 1942.
Un caccia Grumman F4F-4 in fase di decollo dalla portaerei Ranger (US Navy - National Archives)

tre sottomarini ed altre unità minori¹³. Nei brevi e sanguinosi scontri circa un migliaio di marinai francesi trovò la morte combattendo a bordo delle proprie unità.

Le flotte d'invasione schieravano complessivamente 326 unità, fra navi da guerra e mezzi da sbarco, più circa altrettante fra navi mercantili, navi cisterna e trasporti truppe ripartite in tre task forces principali, che trasportavano un corpo da sbarco di 107.000 uomini. La Western Naval Task Force (contrammiraglio H. Kent Hewitt) mise a terra nei pressi di Casablanca un corpo d'armata americano forte di 35.000 uomini, arrivato direttamente dagli Stati Uniti al comando del maggiore generale George S. Patton. La Center Naval Task Force, al comando del commodoro della Royal Navy Thomas H. Troubridge, sbarcò, ad Orano le truppe del maggiore generale Lloyd R. Fredendall (USA). La Eastern Naval Task Force (contrammiraglio Sir Harold M. Burrough, Royal Navy) mise a terra sulle spiagge di Algeri truppe britanniche integrate da un piccolo contingente americano, che per ragioni politiche era stato provvisoriamente sottoposto al comando del Major General Charles W. Ryder (USA). Dopo la conquista di Algeri, Ryder passò il comando al britannico Lt. Gen. K. A. N. Anderson¹⁴.

La copertura aerea delle operazioni durante il D-day fu assicurata da circa 575 aerei da combattimento, in parte operanti dalla base di Gibilterra e in parte dalle dodici portaerei (cinque di squadra e sette di scorta) aggregate alle tre task forces. Sulla base di Gibilterra erano stati concentrati 90 Spitfires ed Hurricanes della R.A.F e 130 Spitfires dell'USAAF¹⁵. La componente di pronto impiego era costituita da 355 aerei, fra caccia e bombardieri, imbarcati sulle portaerei. La maggiore componente imbarcata era formata da

13 "The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II-1942. Vedi anche Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, vol.4, p. 742.

14 Army Air Forces, "The AAF in Northwest Africa" -An Interim Report - Published by Headquarters, Army Air Forces, Washington, D.C., 1992, p. 5.

15 "History of the XII Air Force" Foreword, p. 29. AFHRA , A-6202. Sulle portaerei britanniche erano imbarcati complessivamente oltre 120 aerei fra caccia e bombardieri, più un certo numero di ricognitori, cfr. RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", pp. 55-59.



Novembre 1942. La base aerea di Gibilterra affollata da Spitfires nell'imminenza dell'Operazione Torch (IWM)

109 caccia F4F-4 Wildcat e 54 bombardieri in picchiata SBD-3 Dauntless della US Navy¹⁶ e da 75 P-40 dell'US Army, questi ultimi a bordo della portaerei USS CHENANGO. Gli altri reparti aerei impegnati nell'operazione erano invece inquadrati nella XII Air Force statunitense al comando del brigadiere generale James H. Doolittle. Però questi ultimi sarebbero entrati in azione solo dopo il loro trasferimento dalle basi di Gibilterra e della Gran Bretagna a quelle del Nord Africa, di cui era prevista l'immediata occupazione¹⁷. Intorno alle 09,00 dell'8 novembre, diciotto Hurricane dello Squadron No.43 inviati da Gibilterra posarono le ruote sull'aeroporto di Maison Blanche (Algeri) dove i francesi non si erano opposti alle truppe dello US 39th Combat Team, che aveva occupato la base appena due ore prima. Sulla pista c'erano ancora cinquanta caccia D.520 dell'aviazione francese, pronti per entrare in azione, ma che non erano decollati a causa di una bassa coltre di nebbia¹⁸.

Come sappiamo, la resistenza era stata particolarmente dura a Casablanca e nella vicina Mehda, dove l'occupazione dell'aeroporto di Port Lyautey fu possibile solo il 10 novembre, quando la locale resistenza cessò dopo i violenti bombardamenti effettuati da velivoli delle portaerei. Tuttavia quando settantacinque caccia P-40 del XII ASC (Air Support Command), decollati dalla portaerei CHENANGO, andarono all'atterraggio sulle piste di Port Lyautey, diciassette si fracassarono a causa dei crateri scavati dalle bombe americane. Un altro P-40 precipitò in mare al decollo e un secondo si perse nel nulla¹⁹. Sempre a causa delle buche presenti sulla pista principale, le operazioni in programma da Port Lyautey dovettero essere inizialmente limitate. Andò meglio ai reparti che dovevano atterrare ad Orano dove, nonostante l'iniziale resistenza, gli aeroporti di La Senia e Tafaroui furono quasi subito occupati da truppe americane, anche

16 Tillman Barret, "Gli assi dei Wildcat della seconda guerra mondiale", Ediz. Del Prado, 1999, p.44.

17 Craven Wesley Frank & Cate James Lea, "The Army Air Forces in World War II", The University of Chicago Press, 1949, Vol. II, pp. 59, 68, 75. La XII A.F. era costituita da cinque Fighter Groups, otto Bombardment Groups, un Bombardment Squadron ed un Troop Carrier Group, per un totale di circa 800 aerei, di cui però solo una parte disponibile entro 5 giorni dall'invasione.

18 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.53.

19 "A short history of the XII Tactical Air Command, AFHRA - roll n° 25715. P.2.



Un caccia Martlet (Grumman F4-F) della Royal Navy sul campo di La -Senia nel dicembre 1943 (US Navy -National Archives)

senza il concorso dei paracadutisti del 503rd Parachute Regiment. Infatti gli aerei del 60th Troop Carrier Group, arrivati in volo direttamente dall'Inghilterra avevano fallito il loro obiettivo, seminando gli uomini del reggimento fra il Marocco Spagnolo ed Orano. L'occupazione di Senia e Tifariti aveva comunque avuto un prezzo. I Seafires e gli Hurricanes imbarcati sulle portaerei britanniche si erano furiosamente battuti sopra La-Senia con i caccia francesi decollati per difendere il loro aeroporto dall'attacco di nove Albacores della portaerei FURIOUS. I francesi avevano perso due D.520 in combattimento, più numerosi altri distrutti al suolo dalle bombe degli Albacores, però avevano pareggiato il conto distruggendo quattro dei grossi biplani della Royal Navy²⁰. Non diversamente erano andate le cose a Tifariti. Quando ventiquattro Spitfires del 31st FG (USAAF), decollati da Gibilterra intorno alle 15.40, erano arrivati nel cielo dell'aeroporto, i loro piloti avevano notato quattro aerei che pigramente circuitavano ad alta quota. Pensando che fossero Hurricanes della Royal Navy, gli aerei americani si erano tranquillamente diretti all'atterraggio, ma appena gli ultimi avevano posato le ruote sulla pista, i presunti caccia britannici si erano lanciati in picchiata con intenzioni tutt'altro che amichevoli. Erano D.520 francesi, che alla prima passata mandarono in pezzi uno Spitfire, tuttavia tre di loro furono abbattuti da quattro caccia americani che avevano prontamente ripreso quota²¹. Per inciso, la caccia imbarcata sulle portaerei americane rivendicò complessivamente venticinque vittorie aeree - ovviamente a spese dell'Armée de l'Air e della Marine Nationale - però perse ventidue Wildcat, quasi tutti abbattuti da Dewoitine 520 e dai Curtiss Hawk 75, che gli USA avevano venduto all'aviazione francese nel 1940²². Nel tardo pomeriggio un isolato bombardiere francese eseguì un attacco bassa quota su Tifariti. Dopo avere danneggiato un C.47, l'ignoto attaccante, grazie alle tenebre incipienti, riuscì a sfuggire alla presa degli Spitfires del 31st F.G.. La giornata non era però finita. Pochi minuti dopo il tramonto gli Spitfires americani, avevano avvistato una colonna di autocarri e blindati leggeri della Legione Straniera, che da Sidi Bel Abbès muoveva verso Orano. Dopo una serie di attacchi aerei a bassa quota, quanto rimaneva della colonna invertì la marcia, lasciando sul campo, oltre a numerosi autocarri, anche cinque blindati leggeri, facilmente messi fuori combattimento dai 20 mm degli Spitfires²³.

20 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.59.

21 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.58.

22 Tillman Barret, op. cit. p.44.

23 Rust K. Op, cit. p. 10.

La corsa all'occupazione di porti ed aeroporti ai confini della Tunisia

Il comando anglo americano era perfettamente conscio della importanza di occupare rapidamente l'intera Tunisia, tuttavia per raggiungere questo obiettivo occorreva prima occupare i porti e gli aeroporti della regione, su quattro dei quali - Djidjelli, Bona, Biserta e Tunisi - era stato previsto con molto ottimismo di trasferire subito alcuni squadroni da caccia²⁴. Dato che la celerità di movimento era essenziale, il comandante la 1^a Armata generale Anderson - senza attendere che tutte le truppe fedeli a Vichy avessero posato le armi - aveva radunato ogni mezzo terrestre, aereo e navale per trasportare tutte le sue forze verso il confine della Tunisia. Ma nel frattempo i tedeschi non erano rimasti inattivi. Alle 11,30 dell'8 novembre il governo di Vichy era stato costretto ad accettare l'appoggio degli aerei tedeschi dislocati in Sicilia e Sardegna. Pertanto all'indomani la Luftwaffe aveva occupato gli aeroporti di Tunisi e Biserta²⁵. Lo stesso giorno truppe tedesche ed italiane erano arrivate in Tunisia²⁶. Il 10, la notizia che i tedeschi occupavano Tunisi e Biserta era pervenuta ad Algeri, ma all'indomani, la 36th Army Brigade britannica era sbarcata a Bougie, occupando lo strategico porto con estrema facilità. Il giorno successivo, un commando britannico aveva occupato anche il porto di Bona, ed il 12 anche il vicino aeroporto era stato conquistato da due compagnie di paracadutisti britannici lanciatesi da ventisei C-47 americani scortati da sei Hurricanes IIC dello Squadron No.43²⁷. Con queste due magistrali ed incruente azioni Anderson aveva ottenuto un successo di enorme importanza strategica, procurandosi due porti ed un aeroporto di primaria importanza vicinissimi ai confini della Tunisia. L'occupazione dell'aeroporto di Bona permise all'indomani di avere sul posto gli Spitfires dello Squadron No.81, cui il 14 si aggiunsero quelli dello Squadron No.111. Tuttavia nello stesso giorno gli Squadrons britannici ebbero la sgradita sorpresa di ricevere la visita di alcuni Macchi 202 decollati dalla Sardegna, che mitragliarono il campo uccidendo undici uomini²⁸.

La fase puramente anfibia dell'operazione "Torch" si concluse praticamente attorno al 14 novembre, quando - consolidati i centri logistici ed aeroportuali di Bona e Bougie - gli Alleati ritirarono ad Algeri le navi mercantili inviate nei due porti onde sottrarle ai continui attacchi della Regia Aeronautica e della Luftwaffe²⁹. Dopo essere stati riforniti di tutto punto tramite Bona e Bougie, i reparti della 78th Infantry Division britannica ed alcuni contingenti americani cominciarono la loro marcia verso la Tunisia, mentre unità di paracadutisti venivano lanciate in prossimità del confine tunisino al fine di occupare basi più avanzate per i caccia, che dovevano appoggiare l'avanzata dei reparti del generale Anderson. Il 15 novembre truppe paracadutiste americane portate su Youks-les Bains dagli attivi C-47 del 64th T.C.G., si impadronirono dell'aeroporto di Gafsa dopo una breve scaramuccia con alcune pattuglie italiane. Il 18, truppe paracadutiste britanniche, lanciate su Souk-el-Arba sede di un importante aeroporto, dovettero piegare la durissima resistenza di elementi avanzati tedeschi, prima di conquistare questa base aerea a soli 145 chilometri da Tunisi³⁰.

24 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.73.

25 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, vol.4, p. 749.

26 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, vol.4, p. 749.

27 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.75.

28 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.75.

29 A. Santoni e F. Mattesini, op. cit., pp.300-302.

30 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.75.

Forza ed organizzazione della XII Air Force e dell'Eastern Air Command

Secondo i piani prestabiliti, la XII Air Force si era installata sugli aeroporti di Orano e Casablanca assumendo la protezione delle zone circostanti e dei convogli in navigazione fra Gibilterra e capo Tenes. Il 31st F.G si era installato nella vecchia scuola di volo di La Senia abbandonata dai francesi, che però non era stata molto gradita dal personale americano, costretto a riattarla e ripulirla a fondo, dato che i francesi l'avevano consegnata in pessime condizioni, piena di rifiuti e con dormitori infestati da ogni genere d'insetti³¹.

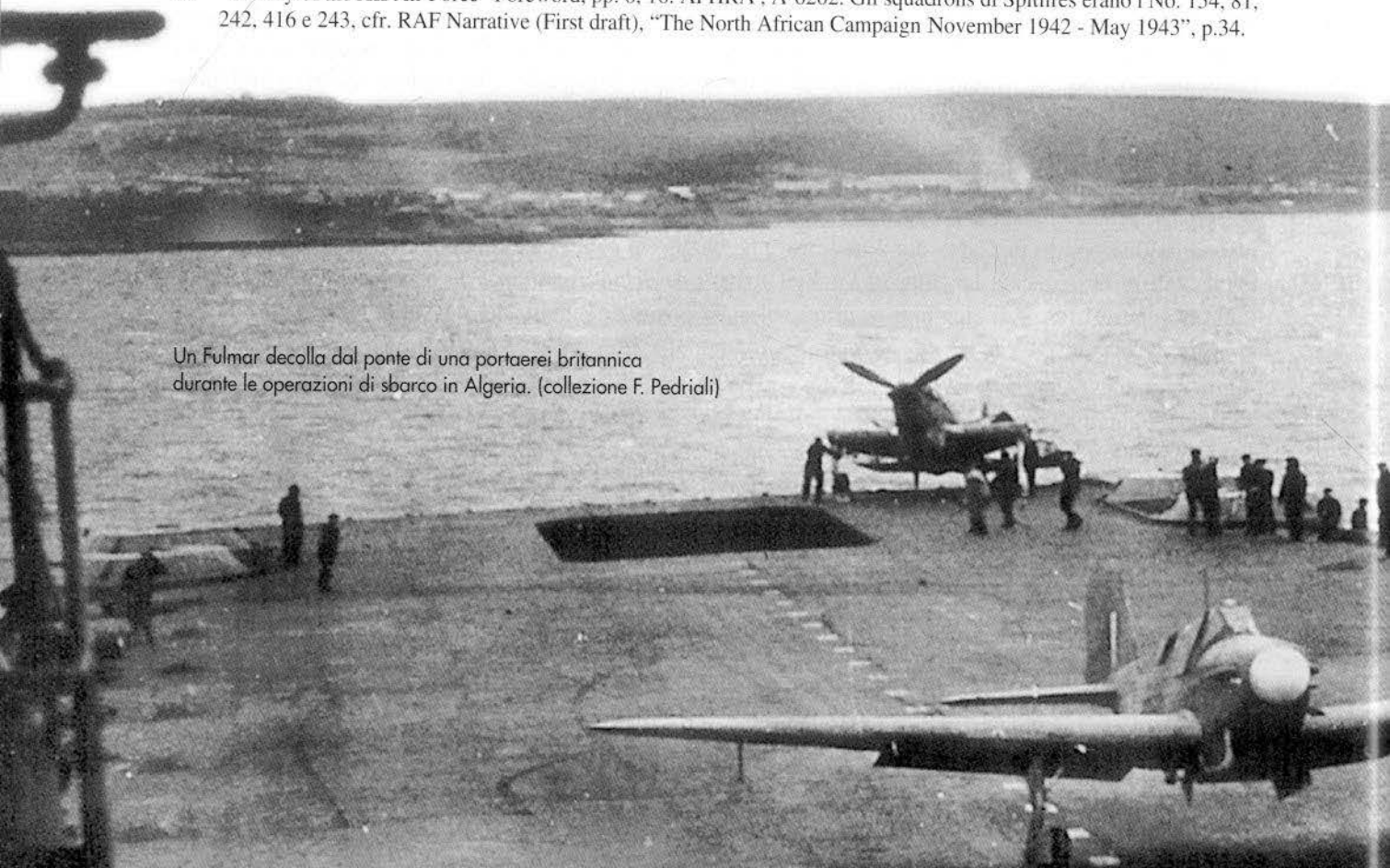
Oltre ai compiti prima accennati, la XII Air Force aveva avuto l'incarico di parare l'eventuale invasione tedesca del Marocco Francese tramite il Marocco Spagnolo, dove la Wehrmacht avrebbe potuto arrivare col consenso del generalissimo Francisco Franco. Stante la vitale importanza di assicurare le spalle alla Eastern Task Force, mentre questa era in movimento verso la Tunisia, era stato previsto che la XII Air Force avrebbe ricevuto dal Regno Unito alcuni gruppi di bombardieri distaccati dall'Ottava Forza Aerea statunitense³². Secondo le direttive, l'Eastern Air Command (comandante l'Air Marshal Sir William Welsh) doveva impiegare i suoi cinque Squadrons di Spitfires per proteggere i convogli ad oriente di capo Tenes ed i porti di Bougie, Philippeville e Bona³³. Sebbene nei primi giorni dell'invasione, i Fighter Groups americani equipaggiati con Spitfires si fossero impegnati in combattimento contro forze francesi, nessun reparto aereo delle A.A.F. (Army Air Forces) aveva ancora avuto l'occasione di misurarsi con le forze dell'Asse. Per contro erano stati molto attivi i C-47 dei Troop Carrier Groups 62nd e 64th (XII A.F.) che avevano dato un forte contributo alla occupazione di molti aeroporti in prossimità della frontiera tuni-

31 Lamensdorf G. Rolland, Major, USAFR, "History of the 31st Fighter Group", p. 12.

32 "History of the XII Air Force" Foreword, p. 17. AFHRA, A-6202.

33 "History of the XII Air Force" Foreword, pp. 6, 16. AFHRA, A-6202. Gli squadrons di Spitfires erano i No. 154, 81, 242, 416 e 243, cfr. RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.34.

Un Fulmar decolla dal ponte di una portaerei britannica durante le operazioni di sbarco in Algeria. (collezione F. Pedriali)



sina³⁴. Una volta sistemate le basi nordafricane e completato il trasferimento degli ultimi reparti ancora nel Regno Unito, la XII Air Force avrebbe schierato in Nord Africa 1.070 aerei da combattimento [400 caccia a corto raggio d'azione (P-39, P-40E e Spitfires), 240 caccia a lunga autonomia (P-38), 70 bombardieri pesanti (B-17), 228 medi (B-25 e B-26), 72 leggeri (A-20, DB-7 e A-36)] più 156 aerei da trasporto attrezzati per il lancio di paracadutisti³⁵. Invece l'Eastern Air Command britannico avrebbe avuto sulle basi algerine 454 aerei, di cui 234 caccia e 220 fra bombardieri leggeri, bombardieri medi e ricognitori: ovvero una forza pari a circa un terzo di quella americana³⁶.

I pianificatori di "Torch" avevano calcolato la forza dei reparti aerei in modo da conseguire sino dall'inizio una superiorità numerica di almeno due ad uno su quelli dell'Asse³⁷. Obiettivo che venne subito raggiunto e presto superato, sebbene nello stesso periodo le forze aeree italo tedesche avessero spremuto a fondo le loro risorse inviando in Tunisia circa duecentocinquanta velivoli³⁸. Tuttavia, come vedremo più avanti, a causa di carenze organizzative e di metodi di impiego superati - soprattutto americani - la loro aviazione non riuscì immediatamente a far valere la sua schiacciante preponderanza numerica.

Grazie alla rapida conclusione delle ostilità con i francesi ed alla ottima organizzazione logistica

34 "USAAF Combat Chronology", pp. 56-59.

35 Un ulteriore lotto di 200 caccia P-39 per la XII A.F. fu prelevato da una partita di 250 P-39 giacenti in casse nei magazzini britannici in attesa di essere spedita nell'URSS. Tuttavia, per la mancanza di adeguate scorte di pezzi di ricambio e di personale specializzato in questo modello, il loro montaggio e relativo ricondizionamento secondo gli standard operativi subirono lunghi ritardi pertanto essi arrivarono in Nord Africa solo alla fine del 1942 "History of the XII Air Force" Foreword, p. 24. Vedi anche Craven & Cate, op. cit. Vol.II, p.60.

36 The Twelfth Air Force History, Foreword, p.19, AFHRA A-6202.

37 "History of the XII Air Force" Foreword, pp. 6, 16. AFHRA, A-6202, p. 19.

38 Le situazioni del mese di novembre 1943 dei reparti della Luftwaffe trasferiti in Tunisia elaborate dall'A. da German Order of Battle, Statistics as of Quarter years 1938-45, AHFRA 137.306-14 roll A1128 e da Luftwaffe Units, Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen, WWW1997-2000 Michael Holm. La contemporanea forza dei caccia italiani si aggirava sulla trentina di unità.





Piroscafo in fiamme nel porto di Algeri dopo una incursione italo tedesca (IWM)

dell'operazione "Torch", lo schieramento della XII Air Force procedette secondo i tempi prestabiliti. Entro il 19 novembre il XII Air Support Command aveva sulle basi marocchine, oltre ai caccia del 33rd Fighter Group, anche i 35 Curtiss P-40 di rimpiazzo catapultati dalla portaerei ausiliaria britannica ARCHER, più una mezza dozzina di B-25 del 310th Group, ed i C-47 del 62nd Troop Carrier Group trasferiti in volo dalla Gran Bretagna. Alla stessa data la forza aerea americana in Algeria disponeva dei gruppi caccia 31st, 52nd, 14th e 1st, del 15th Squadron da bombardamento leggero (bimotori DB-7), dei T.C.G. 60th e 64th, e di due squadrons di B-17 del 97th B.G.³⁹

Durante la pianificazione dell'operazione "Torch", la Royal Air Force aveva attentamente vagliato i tipi d'aerei con cui equipaggiare i suoi Wings. La scelta era caduta sugli Spitfire, per la caccia diurna, sul Beaufighter per quella notturna, sull'Hurricane per i ruoli di caccia e caccia bombardiere, sugli Wellingtons per il bombardamento e sugli Hudson per la ricognizione. Inizialmente erano stati previsti quindici squadrons di caccia, due di caccia bombardieri, due di caccia notturni, quattro di bombardieri leggeri, uno di ricognitori Hudson ed un flight di Spitfires ricognitori. In realtà dopo attente valutazioni la RAF aveva ripiegato su nove Squadrons caccia Spitfires (No. 154, 81, 242, 416, 243, 93, 152, 72, 111), quattro Squadrons caccia Hurricanes (No. 253, 43, 32, 87), due Squadrons cacciabombardieri Hurricanes (No. 225, 241), due Squadrons caccia notturni Beaufighters (No. 55 e 406), due Squadrons di Bisley (No. 18 e 114), due Squadrons di Blenheim Mark V (No. 13 e 614) e due di Bostons (No. 608 e 500). In realtà i due squadrons di Wellingtons arrivarono solo alla fine di dicembre. Il trasferimento degli aerei sui campi algerini era stato previsto in due scaglioni. Il primo composto da quattordici squadrons fra caccia e bombardieri leggeri, più un flight da ricognizione, il secondo con i rimanenti squadrons da inviare appena ultimata la prima fase dell'occupazione⁴⁰.

39 I gruppi 31st e 52nd, che erano stati trasferiti dalla VIII alla XII Air Force, avevano già una discreta esperienza di combattimento acquisita in varie missioni su obiettivi della Francia occupata. Quando erano arrivati dagli Stati Uniti, ambedue i gruppi avevano dovuto cambiare d'urgenza i loro Aircobra P-39 con altrettanti Spitfire Mk.V avuti in prestito dalla RAF., in quanto i loro caccia erano troppo inferiori ai Messerschmitt tedeschi. Comunque per operare nel Nord Africa, anche gli Spitfire Mk.V dovettero essere sostituiti con altri dello stesso tipo, ma in versione tropicalizzata (Lamensdorf Rolland G., *History of the 31st Fighter Group*, s.d., p.4.).

40 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", pp.34-38.

Il potenziamento della Luftwaffe nel Mediterraneo

Gli alti comandi dell'Asse, e soprattutto quello tedesco, avevano continuato ad escludere l'eventualità di uno sbarco anglo americano nel Nord Africa Francese anche quando le Task Forces partecipanti all'operazione "Torch" avevano già lasciato i porti di partenza degli Stati Uniti e del Regno Unito⁴¹. Ai primi di novembre, allorché il comando della Kriegsmarine riferì che un forte convoglio protetto dalle maggiori unità navali aveva superato lo Stretto di Gibilterra, il Capo delle Operazioni dell'Alto Comando tedesco ritenne trattarsi di un tentativo per "*dare sollievo*" alla situazione di Malta, dato che questa era da tempo sottoposta ad intensi attacchi aerei italo tedeschi⁴². Una volta finalmente chiarito il reale obiettivo dell'operazione incorso, la reazione tedesca, sebbene improvvisata all'ultimo momento, fu inaspettatamente fulminea e complessivamente abbastanza efficace.

Il 6 novembre 1942, quando iniziarono i primi attacchi della Luftwaffe contro i convogli Alleati entrati nel Mediterraneo, il II Fliegerkorps disponeva di solo 134 aerei (60 bombardieri, 11 aerosiluranti, 26 tuffatori, 37 caccia), per di più sparsi fra la Sicilia e l'Italia centro meridionale⁴³. L'effetto combinato della battaglia di el-Alamein e dell'operazione Torch avevano infine smosso l'Alto Comando tedesco convincendolo ad interessarsi d'urgenza del fronte nordafricano. Su ordine dell'O.B.d.L. (Oberbefehlshaber der Luftwaffe) cospicui rinforzi furono immediatamente trasferiti nel Mediterraneo. Ventiquattro ore dopo lo sbarco nel Nord Africa, il II Fliegerkorps aveva già in linea 266 aerei (153 bombardieri e ricognitori strategici, 36 aerosiluranti e 77 fra caccia e caccia bombardieri)⁴⁴. Nonostante che sul fronte dell'Est aumentassero gli indizi di una imminente offensiva dell'Armata Rossa, la Luftwaffe non aveva esitato prelevare un buon numero di reparti, dalla Francia, dalla Norvegia e persino dalla Russia, il cui spostamento nel Mediterraneo avevano indebolito altri settori di grande importanza strategica⁴⁵. Alla Luftflotte 5 di stanza in Norvegia erano stati sottratti centocinquanta aerei dei Kampfgeschwader KG.26 (aerosiluranti) e KG.30 (bombardieri), reparti altamente specializzati nell'attacco a mezzi navali. Una decisione assai grave, poiché sguarniva le rotte dell'Artico percorse dai convogli anglo americani che alimentavano lo sforzo bellico dell'Unione Sovietica in un periodo prevedibilmente cruciale per il fronte russo⁴⁶. Alla Luftflotte 5 rimasero solo un centinaio di aerei fra ricognitori, idrosiluranti He.155 e bombardieri in picchiata Ju.87. Tutti aerei troppo lenti e vulnerabili per intimidire i potentemente scortati convogli anglo americani diretti a Murmansk⁴⁷. Gli aerosiluranti He.111H-6 e Ju.88A-4LT del KG.26 entrarono rapidamente in azione. Completato fra l'8 ed il 17 novembre il loro rischieramento sulla base di Grosseto, avevano facilmente superato i problemi di ambientamento, conseguendo il loro primo successo nella notte sul 24, quando af-

41 Santoro G. op. cit. vol. II, p. 485.

42 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.192.

43 Santoro G., op. cit. vol.II, p. 488.

44 A. Santoni e F. Mattesini, op. cit., p.289.

45 La sera dell'8 novembre 1942, il KG.26 trasferì da Stavanger e Bardufoss (Norvegia) a Grosseto i gruppen I/K.G.26 e II/K.G.26 con i loro aerosiluranti Heinkel He.111H, e gli Ju.88A del III/K.G.26 da Banak a Grosseto. Il K.G. 30 "Adler" arrivò anch'esso dalla Norvegia con lo Stab/K.G.30 ed i gruppen II/K.G.30 e III/K.G.30 per posizionarsi a Comiso (Sicilia), mentre il K.G.6 inviò i gruppen I/K.G.6 e II/K.G.6 da Creil e Dinard (Francia) a Foggia. Il Kampfgeschwader 76 fu uno dei reparti tratti dalla Russia. Lo Stab/K.G.76 con i gruppen I/K.G.76 e II/K.G.76 si trasferirono in volo da Armawir a Tympakion dove operò per circa un mese contro le linee di rifornimento della 8ª Armata, prima di spostarsi Catania. (vedi Michael Holm, "Luftwaffe Units", op. cit.). Cfr. Cooper Matthew, "The German Air Force 1933-1945, An Anatomy of Failure", p. 245 e 249.

46 L'Operazione Uranus, che infranse il fronte del Don, isolando la 6ª Panzer Armee a Stalingrado, iniziò il 19 novembre 1942.

47 Cooper Matthew, op. cit. p.145.



Aerosilurante tedesco He.111- H6 (Bundesarchiv)

fondarono il piroscampo britannico da 5.060 tonnellate TRENTBANK 10 miglia a Nord di Capo Tenes⁴⁸.

Il 15 novembre, ovvero una settimana dopo l'inizio di "Torch", la Luftwaffe schierava nel Mediterraneo 1.361 aerei contro i 700 esistenti pochi giorni prima. Per la prima volta dall'inizio della guerra, il Mediterraneo era diventato uno dei maggiori teatri d'operazioni della Luftwaffe che, con deplorabile mancanza di acume strategico, aveva atteso che la situazione si fosse estremamente aggravata, per destinarvi il venticinque per cento della propria forza, contro il sette per cento dell'anno precedente, quando la situazione era di gran lunga più favorevole⁴⁹. La dislocazione degli aerei era la seguente: 819 sul territorio italiano (Sardegna, Sicilia, Italia continentale), 177 in Tunisia, 112 in Libia e 293 in Grecia⁵⁰.

Il nocciolo duro dei rinforzi tedeschi era costituito da 350 bombardieri ed aerosiluranti, che vennero lanciati senza indugi all'attacco dei convogli degli Alleati e degli approdi nel Nord Africa francese⁵¹. Forse mai come allora la Luftwaffe avrebbe avuto necessità di mettere in campo una flotta di bombardieri pesanti a largo raggio, di cui però non disponeva per la errata politica di costruzioni aeronautiche tedesche seguita dai vertici dell'arma aerea tedesca⁵². Il mancato sviluppo di bombardieri strategici a largo raggio

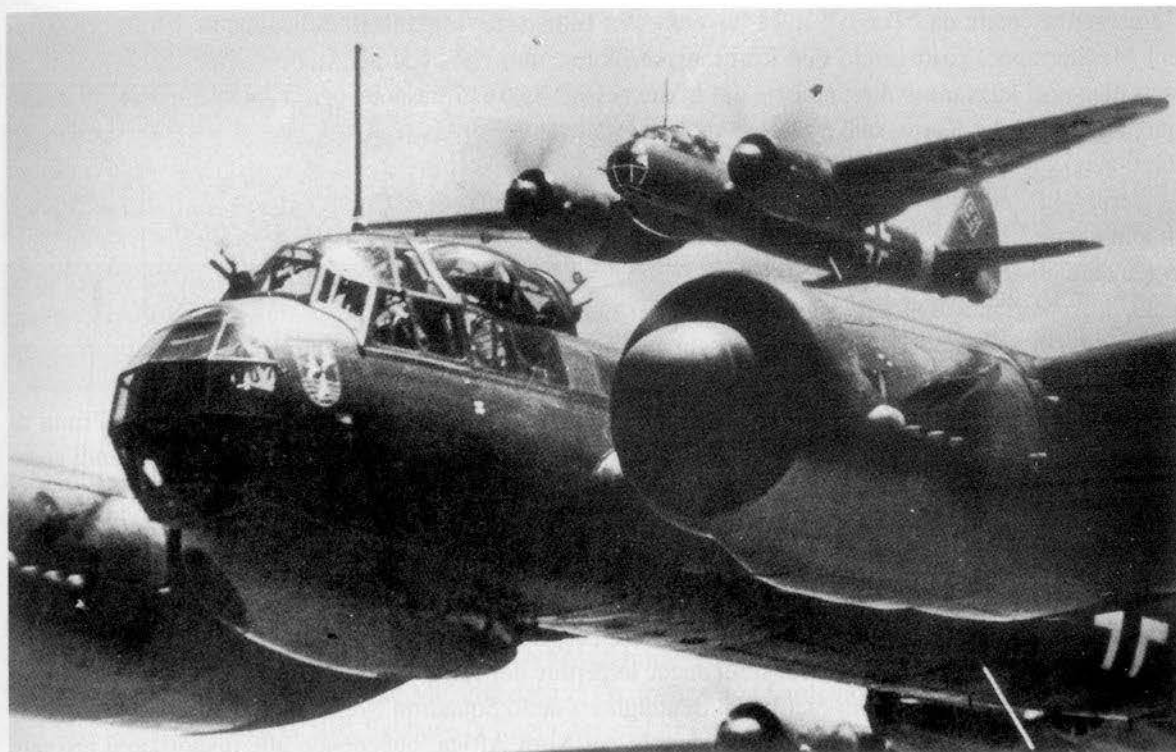
48 Royal Navy, British vessels lost at sea 1939-45, reprints of the R.N. official publications, Patrick Stephens, Cambridge, 1980, Section II p. 44.

49 Cooper Matthew, op. cit. p.286.

50 Vedi Tabella n°1, "O.B.S. velivoli in carico al 15 novembre 1942".

51 Si trattava, come già accennato, dei KG.6, KG.26, KG.30, KG.76. Circa la loro forza ai primi del novembre 1942, vedi Allegati.

52 Come molti capi militari tedeschi, il capo di stato maggiore della Luftwaffe, generale Hans Jeschonnek, aveva creduto fermamente nella guerra lampo, pertanto aveva privilegiato lo sviluppo degli aerei da bombardamento in picchiata e sopravvalutato eccessivamente la capacità offensiva dei bombardieri medi Ju.88. Tutte decisioni, che confermate da Hitler e Göring, avevano segnato il regresso dell'arma aerea tedesca (cfr.: Bekker Cajus, "Luftwaffe", Longanesi Editore, Milano 1971, p.493).



Ju88 del III Gruppe del Lehergeschwader 1 in azione sul Mediterraneo (Bundesarchiv)

d'azione traeva origine dal fatto che la Luftwaffe aveva dovuto uniformarsi alla strategia del "blitzkrieg", cui occorrevo aerei altamente specializzati per l'appoggio tattico sul campo di battaglia e per la distruzione delle risorse industriali ed economiche del nemico, dato che queste ultime sarebbero state poi utilizzate dal vincitore una volta occupato il suo territorio⁵³.

In conseguenza dello scarso interesse per questo tipo di velivolo e per i ritardi nella definizione del progetto, solo poche decine del bombardiere pesante He.177 erano in forza ai reparti all'epoca di Torch, inoltre questi furono inviati in Russia per potenziare il ponte aereo che riforniva la 6^a Armata di von Paulus assediata a Stalingrado. Pertanto tutte le azioni di bombardamento tedesche nel Mediterraneo furono eseguite da bombardieri medi JU.88, il cui carico bellico e la cui autonomia non erano ovviamente comparabili a quelli di un bombardiere pesante.

Data l'importanza di assicurare alle truppe tedesche un permanente appoggio tattico, all'inizio del 1943 la Luftwaffe decise di inviare in Tunisia una trentina dei nuovissimi caccia bombardieri Fw.190, in sostituzione dei veterani Ju.87, che dopo essersi coperti di gloria nei primi mesi della campagna, non erano più stati in grado di operare dal momento in cui l'aviazione anglo americana aveva conquistato la superiorità aerea.

Stante la precaria situazione dei collegamenti con l'Africa, la Luftwaffe dovette anche potenziare il settore del trasporto aereo. Alla fine di ottobre la forza dei Transportgruppen operanti nel Mediterraneo ammontava a circa trecento aerei - di cui duecento efficienti - in buona parte impegnata nel trasporto di carburanti a seguito della crisi provocata dalla perdita di numerose navi petroliere dirette in Libia. Dopo la battaglia di el-Alamein era stato necessario trasportare i carburanti persino con bombardieri He.111 ed idrovolanti del soccorso aereo. Essendo chiara l'impossibilità di superare con mezzi di ripiego anche

53 The United States strategic bombing survey Summary Report, United States Government Printing Office, Washington, 30 September 1945 edition, page 2.

l'emergenza creata da "Torch", il 12 novembre la Luftwaffe riorganizzò radicalmente i trasporti aerei nel Mediterraneo, costituendo due Lufttransportführer, uno con sede ad Atene e l'altro a Roma, i cui stati maggiori arrivarono direttamente dal fronte russo⁵⁴. Oltre ai trasporti per la Tunisia urgevano anche quelli per l'Afrika Korps, che dopo la sua veloce ritirata da el-Alamein non poteva più essere rifornito dagli aerei dislocati sugli ormai lontani aeroporti di Creta. Pertanto questi ultimi avevano dovuto essere trasferiti nell'Italia meridionale ed in Sicilia. La duplice esigenza di potenziare la testa di ponte tunisina e di alimentare l'armata di Rommel in ritirata verso i confini orientali della Tunisia costrinsero l'O.K.L. a potenziare gli aerotrasporti del Mediterraneo con altri duecentocinquanta velivoli, prelevati dalle scuole di volo, dai reparti in Russia e da quelli in Germania. Questa rapida mobilitazione, entro la fine di novembre, portò la forza dei gruppi da trasporto tedeschi a circa seicento velivoli, dei quali trecentosettanta efficienti al volo⁵⁵.

La massa dei rifornimenti aerei diretta a Tunisi partiva da Napoli o da Reggio Calabria. Prima di percorrere l'ultima tratta sul Canale di Sicilia i velivoli da trasporto venivano raggruppati in grandi aeroconvogli, cui nei pressi di Trapani si aggiungevano caccia di scorta decollati da Trapani Milo, Borizzo, e Castelvetro. Le scorte erano diventate obbligatorie, da quando Malta era stata adeguatamente rifornita di carburante avio. Da quel momento i due squadrons di Beufighters (No. 227 e No. 272) dislocati nell'isola erano diventati un grave problema per la sicurezza degli aerotrasporti diretti in Africa⁵⁶. Nel periodo 25 ottobre - 1 dicembre le perdite dei Transportgruppen, sia abbattuti in volo che distrutti sugli aeroporti, ammontarono a settantuno aerei. Sensibili anche le perdite dei velivoli del SAS, che il 12 novembre perse sei S.82, abbattuti sul canale di Sicilia dai Beaufighters dello Squadron No.272⁵⁷.

Appena ventiquattro ore dopo i primi sbarchi nel Nord Africa, obbedendo alle disposizioni arrivate da Vichy, il residente generale francese, ammiraglio Esteva, quantunque personalmente contrario, aveva dato il suo consenso all'atterraggio sui campi d'aviazione di Sfax, Tunisi, Gabes e Susa in Tunisia di Ju.52 carichi di paracadutisti della Luftwaffe⁵⁸. Contemporaneamente sui campi di Biserta, Tunisi e Djedeida erano atterrati circa cento aerei da combattimento, fra cui i caccia Bf.109 dello JG.53 "Pik As" ed bombardieri in picchiata Ju.87D del II./StG.3, che senza perdere tempo erano entrati in azione con l'efficienza e la velocità che contraddistingueva l'arma aerea tedesca. Due giorni dopo questi aerei erano stati raggiunti dal 155° gruppo caccia italiano atterrato sull'aeroporto di Tunisi.

La reazione della Regia Aeronautica

Mentre Rommel - sconfitto ad el-Alamein - era in veloce ritirata attraverso la Cirenaica, unità navali ed aerei da trasporto italo tedeschi avevano scaricato nei porti e negli aeroporti di Tunisi, Sfax, Susa e Biserta circa 16.000 soldati tedeschi e 10.000 italiani. Una forza più che sufficiente per estendere il controllo dell'Asse su gran parte del protettorato francese e nello stesso tempo imbastire una prima linea

54 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.196.

55 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.196.

56 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.196.

57 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.4.

58 La mattina dell'8 novembre, l'ammiraglio Darlan telegrafò a Laval, primo ministro del governo francese, dichiarandosi d'accordo ad un intervento degli aerei dell'Asse contro le forze di "Torch" a condizione che questi decollassero dalle loro basi in Sicilia e Sardegna e non attaccassero le truppe anglo americane già sbarcate. Nello stesso giorno l'ammiraglio Esteva aveva telegrafato a Vichy *"I movimenti sono destinati a produrre un'emozione di cui non potrei dominare le conseguenze"*. Non escludendo quindi una reazione da parte delle truppe francesi di stanza nel protettorato tunisino. Cfr. Aron Robert "La Francia di Vichy 1940-1944", Rizzoli Editore, Milano 1972, p.489. Vedi anche Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, vol. 4, p. 749.

Il bombardiere S.84. Aggressivo profilo e scarse virtù.



difensiva ad occidente per contenere l'avanzata verso Tunisi delle truppe del generale Anderson.

La Regia Aeronautica, prelevando le squadriglie e gli aerei più efficienti delle unità me-

tropolitane, riunì una forza di 285 velivoli (79

bombardieri, 57 aerosiluranti e 149 caccia) che fu dislocata sugli

aeroporti sardi e siciliani. In considerazione della strategica posizione centrale degli aeroporti della Sardegna, che permettevano ai bombardieri P.108 e Cant.Z.1007bis di decollare a pieno carico per le missioni sul Mediterraneo Occidentale e sul territorio algerino, entro il 6 novembre lo Stato Maggiore Aeronautica inviò sull'isola sedici Cant.Z 1007bis dell'88° Gruppo, otto P.108 della 274° Sq. BGR, venticinque bombardieri SM.84 del 32° Stormo (aeroporti di Alghero e Milis), quindici aerosiluranti S.79 del 36° Stormo, cinquantasette caccia MC.202 dei gruppi 153° e 17° ed infine ventitré cacciabombardieri Re.2001 del 22° Gruppo. In sostituzione dei trentatré MC.202 del 17° Gr. trasferiti in Sardegna, furono inviati in Sicilia sedici MC.200 e venti Fiat G.50⁵⁹. Sebbene la Regia Aeronautica avesse dato fondo alle sue migliori risorse, i bombardieri e gli aerosiluranti messi in campo furono in tutto 136, contro 244 tedeschi (154 bombardieri e 90 aerosiluranti), tutti aerei di migliori e collaudate capacità belliche⁶⁰.

Nonostante le mediocri caratteristiche dei velivoli in dotazione, i piloti della Regia Aeronautica affrontarono con slancio e determinazione il nuovo ciclo operativo. L'8 novembre, il 132° Gruppo Aerosiluranti guidato dal maggiore Buscaglia tentò di attaccare il naviglio nella rada di Algeri. Tuttavia, per i ritardi dovuti a violenti piovoschi lungo la rotta, i dodici S.79, decollati a pomeriggio inoltrato da Pantelleria, giunsero sull'obiettivo mentre le tenebre stavano già calando. Vista l'impossibilità di eseguire precisi lanci contro sagome di navi a malapena intravedibili in lontananza, il maggiore Buscaglia rinunciò all'azione per non impegnare i suoi aerei in un attacco troppo rischioso e dall'esito altamente incerto⁶¹. Due giorni dopo Buscaglia andò all'attacco di un convoglio al largo di Algeri, sebbene i suoi S.79 fossero praticamente già ai limiti della loro autonomia. I suoi siluri andarono a fondo lo sloop britannico IBIS da 1.300 tonn, che però fu inesattamente identificato come incrociatore. Errore comprensibile data rapidità delle manovre di disimpegno attuate dagli aerosiluranti per sottrarsi sia alla reazione contraerea che agli incompetenti caccia delle portaerei di scorta⁶².

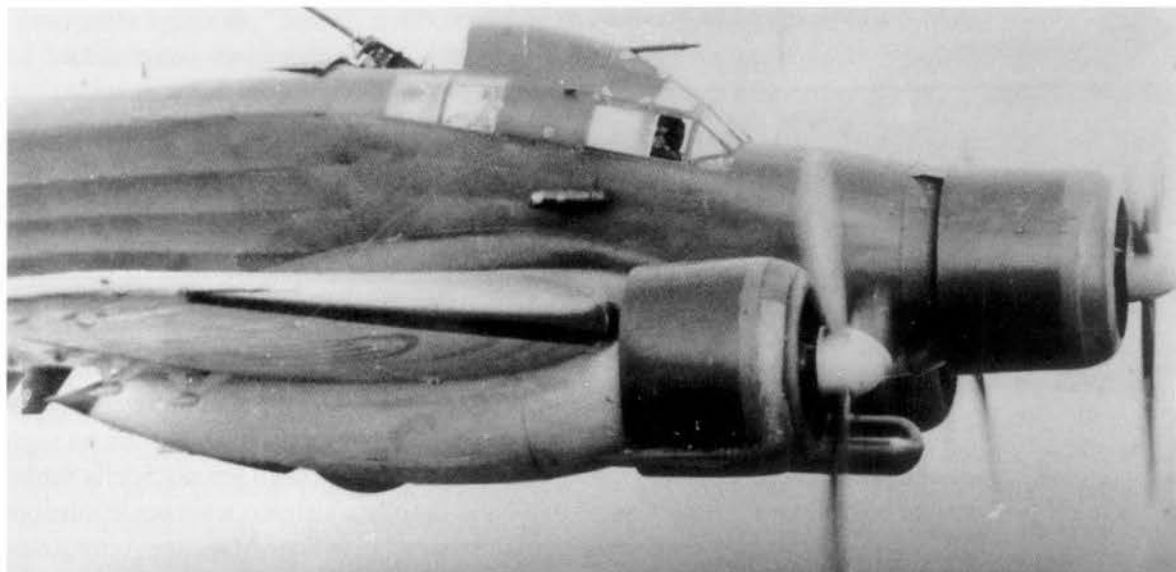
L'avanzata anglo americana verso la frontiera tunisina offrì all'Aeronautica Sardegna l'occasione di impiegare anche gli aerei meno dotati di autonomia. L'occasione fu offerta dal trasferimento dei centri logistici alleati a Bona, Philippeville e Bougie. Tutte località comprese nel raggio d'azione non solo degli S.79 e dei Cant.Z 1007bis, ma anche dei cacciabombardieri Re.2001 e dei bombardieri S.84. Il porto di Bougie fu attaccato l'11 novembre, in pieno giorno, da quattro S.79 del 132° Gruppo Aerosiluranti, guidati dal maggiore Buscaglia. Senza i problemi che avevano fatto fallire l'attacco ad Algeri, questa volta

59 Santoro Giuseppe, *L'Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, edizioni [esse], 1966, p. 492.

60 A. Santoni e F. Mattesini, "La partecipazione tedesca...", op. cit. p.320.

61 Vedi: "132° Gruppo Carlo Emanuele Buscaglia", Giulio Lazzati, *Aeronautica Militare Italiana*, CD 2001. Cap. 5 e Martino Aicher, "Il Gruppo Buscaglia", Mursia edit, 1991, p. 123.

62 Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", Patrik Stephens Ltd., Cambridge 1980, part.1, p.18. La Regia Aeronautica la registrò l'IBIS come un non meglio identificato incrociatore Per la rivendicazione della R.A. vedi: Statistics Allied Lossess inflicted by Italian Air Force 1940 - 1945, AFHRA A-6084, fr. 0740).



Aerosilurante S.79 in volo. È stato accertato che nel periodo 10 novembre 1942 - 13 maggio 1943 gli aerosiluranti della Regia Aeronautica affondarono sette navi e ne danneggiarono molte altre. (p.g.c.Ugo Accorsi)

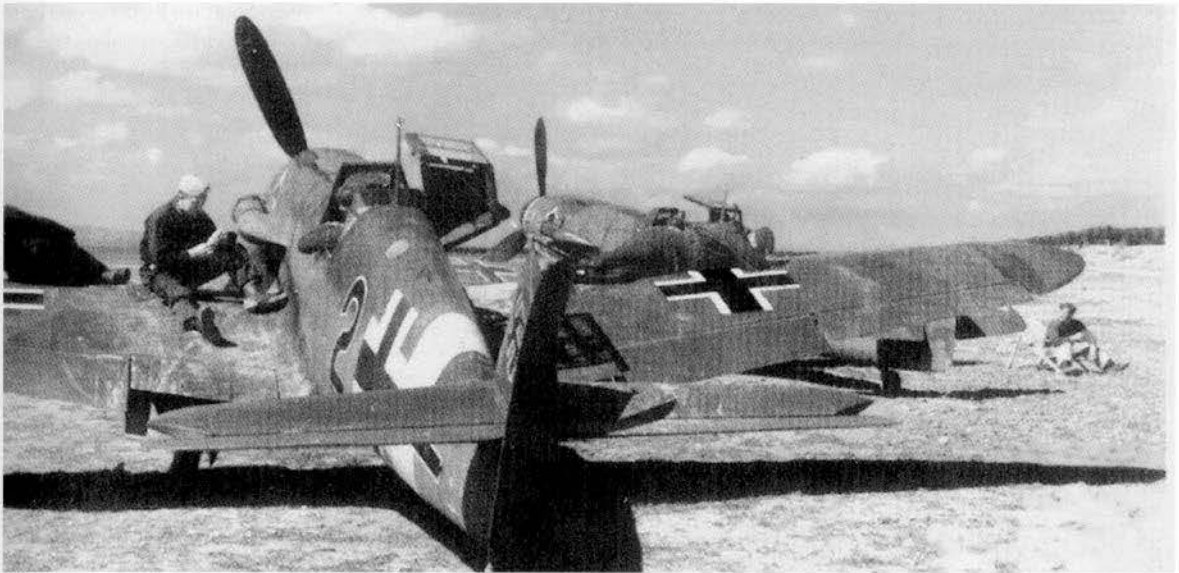
Buscaglia trovò la via del successo. Avendo l'abitudine di attaccare alla luce del giorno, aveva studiato una particolare tattica per ridurre al minimo i rischi di una preventiva intercettazione da parte della caccia. Dopo avere sorvolato a volo radente parte della Tunisia, era penetrato in territorio algerino infiltrandosi entro una valle tanto stretta che i suoi aerei avevano dovuto disporsi in fila indiana. Una manovra rischiosa, ma che gli aveva permesso di arrivare sull'obiettivo da una direzione inusitata eludendo i radar nemici e soprattutto le pattuglie caccia che pattugliavano la rada. Lo specchio d'acqua pullulava di navi da carico e di unità da guerra. La sorpresa tattica c'era stata, tuttavia le difese avversarie erano già in allarme per un precedente attacco di Ju.88. Con Buscaglia in testa, gli S.79 superarono i primi caccia tardivamente accorsi per intercettarli. Proseguirono poi uniti verso le navi volando a meno di 100 metri sopra il livello del mare. Il fuoco contraereo era nel frattempo divenuto più intenso e preciso. Un S.79 centrato in pieno esplose in aria⁶³. Gli altri, lanciati i siluri, virarono di bordo, riattraversando la rada a pelo delle onde, mentre le loro 12,7 dorsali tenevano a bada una muta di Spitfires. Secondo i rapporti stilati al rientro dagli equipaggi, almeno due dei loro siluri erano esplosi su unità da guerra⁶⁴. Rivendicazione che poi la Regia Aeronautica ridusse ad un solo piroscampo colpito ed affondato nelle acque della rada⁶⁵. Nelle ore successive il porto di Bougie fu attaccato anche da otto Me.210, una cinquantina di Ju.88 e tre aerosiluranti He.111. A fine giornata gli alleati avevano perduto il trasporto AWATEA da 13.482 tonnellate affondato da bombe e siluri, il trasporto CATHAY affondato da bombe ed infine gravi danni sul monitor ROBERTS della Royal Navy centrato da un paio di bombe⁶⁶.

63 L'equipaggio dell'S.79 su Bougie abbattuto era composto da: S.ten. pil. Ramiro Angelucci, m.llo pil. Alberto Fedi, primo aviere fotografo Francesco Cupiraggi, aviere allievi armiere Claudio Flauto, aviere allievo fotografo Cesare Rossi.

64 Vedi anche: Lettera del motorista Massimiliano Fantuzzi, uno dei protagonisti dell'azione dell'11 novembre 1943 a bordo di un S.79 del 132° Gruppo Aerosiluranti. "Aeronautica" N.1 Gennaio 2002, p.9.

65 Statistics Allied Losses inflicted by Italian Air Force 1940 - 1945, AFHRA A-6084, fr. 0740. Atkinson "Un esercito all'alba" Mondadori Milano 2002, p.204. È probabile che l'AWATEA sia stato affondato dai siluri del 132° Gruppo di Buscaglia e dalle bombe tedesche.

66 Circa le cause degli affondamenti dell'AWATEA e del CHATAY vedi: Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", Patrik Stephens Ltd., Cambridge 1980, Part II, p. 42, cause che non avvalorano la versione di Santoni e Mattesini (op. cit. p.300), che attribuiscono a bombe tedesche ambedue gli affondamenti.



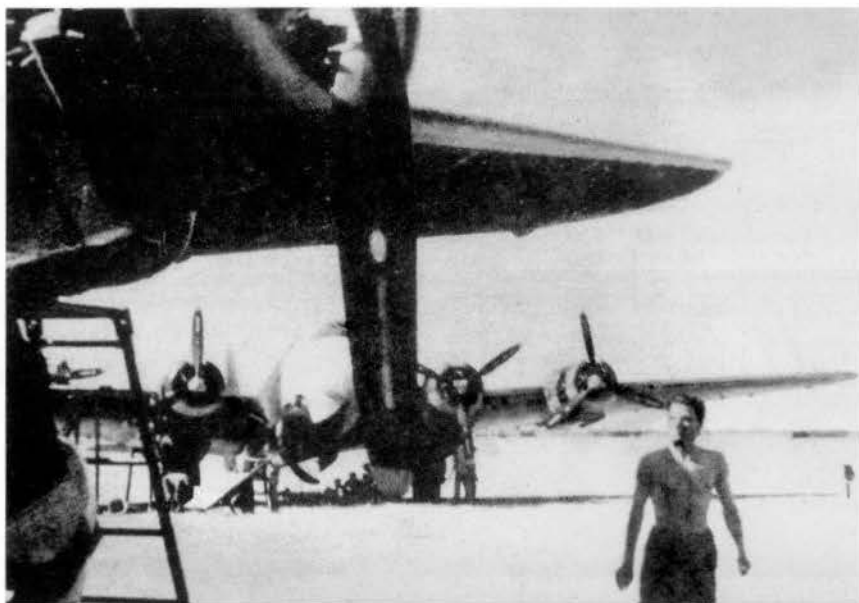
Caccia Bf.109G del 53 JG "Pik As" su un campo tunisino (Bundesarchiv)

All'indomani, il porto di Bougie fu attaccato alle prime luci dell'alba da Ju.88 che affondarono il trasporto KARANJA. Dopo arrivarono sei S.79 guidati da Buscaglia, che nonostante la determinazione dell'attacco, forse colpirono qualche unità, senza però affondarne alcuna⁶⁷. L'unico S.79 non rientrato alla base fu quello del maggiore Buscaglia, che – sebbene colpito una prima volta dagli Spitfire VB del 154th Squadron della R.A.F e poi dalla contraerea di un cacciatorpediniere – aveva sganciato il suo siluro quando il suo aereo era già in fiamme. Poi Buscaglia aveva tentato un ammarraggio entro la baia, ma l'S.79 era esploso appena toccata l'acqua⁶⁸. Dopo la perdita del suo comandante, il 132° tornò in azione guidato dal capitano Giulio Cesare Graziani, portando a termine due riuscite missioni nelle notti del 20 e 28 novembre. Alla prima, contro navi ancorate davanti a Philippeville, parteciparono cinque S.79 tutti felicemente rientrati a Decimomannu. Alla seconda missione davanti alla costa algerina, parteciparono tre S.79 del 132° e tre del 131° al comando del capitano Giulio Marini. Secondo la Regia Aeronautica, nel corso di ogni azione furono affondati due piroscafi⁶⁹. Successi però non riscontrabili negli elenchi del naviglio americano e britannico colpito od affondato nel novembre 1942, ma neppure da escludere a priori, dato

67 Il rapporto stilato dagli equipaggi al ritorno dalla missione menziona un piroscafo silurato ed un grosso cacciatorpediniere probabilmente colpito (copia del rapporto in Aichner M. op. cit. Documenti). L'elenco delle unità Alleate colpite, stilato dalla Regia Aeronautica nel 1945, riporta per l'azione del 12 novembre 1942 nelle acque di Bougie un incrociatore della classe "Leader" silurato ed un piroscafo colpito ed esploso. Rivendicazioni che non trovano conferma in: US Navy, "The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II-1942.htm"; Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", Patrik Stephens Ltd., Cambridge 1980; US Maritime Service Veterans, "US Navy Ships sunk or damaged in Mediterranean Approaches to Mediterranean Sea and Black Sea", www.USMM.org ©1998 - 2001.

68 Creduto morto, Carlo Emanuele Buscaglia ebbe la Medaglia d'Oro al valore Militare alla memoria, in realtà era sopravvissuto nonostante le gravi ustioni e ferite. Nel 1944 lasciò il campo di prigionia americano per rientrare in Italia ed assumere il comando del 28° Gruppo dello Stormo da bombardamento "Baltimore" della Regia Aeronautica cobelligerante. Morì il 24 agosto 1944 a seguito di un incidente di volo. Gli altri componenti l'equipaggio deceduti nell'azione erano: serg. magg. pilota Francesco Sogliuzzo, primo aviere armiere Walter Vecchiarelli, primo aviere motorista Vittorio Vercesi, aviere scelto fotografo Francesco Maiore.

69 Statistics Allied Losses Inflicted by Italian Air Force 1940 - 1945, Steamships Definitely Sunk During 1942, AFHRA A-6084.



Bombardieri P-108 su una base della Sardegna nel periodo in cui la 274^a Squadriglia operò contro i porti e gli aeroporti algerini.

che i convogli comprendevano naviglio mercantile di altre nazionalità⁷⁰.

Un risultato perfettamente riscontrabile fu invece ottenuto nella notte sull'11 sull'aeroporto di Maison Blanche da una piccola formazione di Cant.Z 1007 bis, che all'indomani attaccò anche il porto di Bougie, infliggendo ulteriori danni al cacciatorpediniere polacco BLYSKAWIKA, che poche ore prima era stato colpito dagli Ju.88 tedeschi⁷¹. Comunque la prima azione di bombardamento della Regia Aeronautica sul territorio tunisino era stata eseguita il giorno innanzi da dieci S.84 del 32° Stormo, che avevano attaccato Teberka scortati dai MC.202 del 153° Gruppo⁷². Dopo questa impresa, che doveva il suo successo alla completa assenza di caccia nemici nell'area, il 32° Stormo perse quasi tutti gli S.84 dell'89° Gruppo durante un attacco eseguito il 1° dicembre sul porto di Bona. Questa volta i dieci S.84 dell'89° erano arrivati sull'obiettivo senza caccia di scorta, essendo fallito il loro appuntamento con una squadriglia di Macchi MC.202. Attaccato dai caccia, il gruppo aveva perso tre trimotori, mentre altri tre gravemente danneggiati avevano raggiunto la base sfasciandosi all'atterraggio. I quattro scampati alla strage relativamente indenni, erano comunque segnati da parecchi colpi⁷³.

I Cant.Z 1007bis, i più agili e veloci aerei da bombardamento italiani dell'epoca, erano assai amati dai loro equipaggi, poiché offrivano buone probabilità di sopravvivenza, soprattutto durante le azioni notturne. Nonostante una mediocre autonomia ed un armamento difensivo troppo leggero, i Cant.Z 1007 bis rimasero in prima linea sino all'ultimo giorno di guerra, completando un'alta percentuale di missioni, seppure con perdite elevate quando agivano su zone fortemente difese. I Cant.Z 1007 bis furono però i primi bombardieri italiani abbattuti dai Beufighter dello squadrone No.225 da caccia notturna di base ad Algeri, che dopo averne distrutto uno nella notte del 18 novembre, se ne aggiudicò un altro nella notte successiva⁷⁴.

70 Vedi: Aichner M. op. cit. pp. 138-140; U. S. Navy, "The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II-1942", <http://www.history.navy.mil>; Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", Patrik Stephens Ltd., Cambridge 1980; U.S. Maritime Service Veterans, "US Navy Ships sunk or damaged in Mediterranean Approaches to Mediterranean Sea and Black Sea", www.USMM.org ©1998 - 2001.

71 Il BLYSKAWIKA, oltre a riportare gravi danni, ebbe tre membri dell'equipaggio uccisi e quaranta feriti (M.Papa, J. Urbanczyk, Storia Militare, aprile 2003).

72 Tarantola E. op. cit. p. 138.

73 Brotzu E., Caso M., Cosolo G. "Dimensione Cielo - gli aerei italiani nella Seconda Guerra Mondiale", Bizzarri, Roma, 1973, Vol. 5, p. 91.

74 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 120.



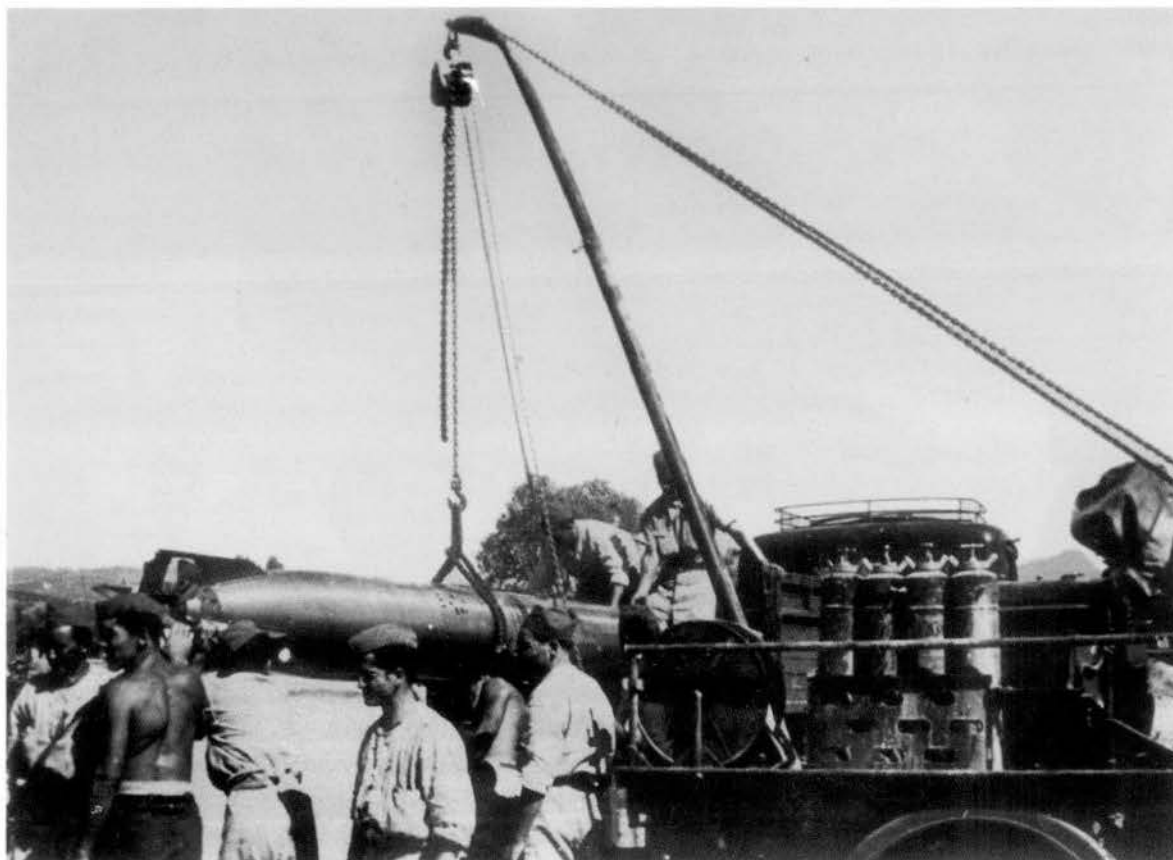
Siluro appeso al ventre di un S.79. (SMA)

Il 50° Gruppo Autonomo B.T.V., che nei due anni precedenti aveva perduto su vari fronti solo quindici Cant.Z 1007 bis, ne perse dodici in soli tre mesi di attività sul Nord Africa Francese⁷⁵. Gli unici bombardieri italiani con la capacità di portare un importante carico bellico sugli obiettivi algerini più lontani, erano gli otto Piaggio P.108B della 274ª Squadriglia trasferiti a Decimomannu. Dopo due azioni fallite sull'aeroporto di Maison Blanche (Algeri), il 19 novembre due P.108 riuscirono a sganciare le loro bombe rispettivamente sui porti di Bougie e Philippeville, mentre un terzo dovette rinunciare per la pessima visibilità. Il 22, due quadrimotori Piaggio attaccarono il porto di Algeri, colpendo alcune unità navali, mentre un terzo aereo dovette rientrare per avarie. Nelle otto missioni successive contro gli aeroporti di Maison Blanche, Blida ed il porto di Algeri andarono complessivamente in missione quattordici aerei, di cui tre non rientrarono alla base. Solo l'ultima missione del 20 gennaio 1943, eseguita prima del rientro in Italia del reparto, ottenne un apprezzabile successo. Due P.108 attaccarono il lontano porto di Orano, che data la distanza dalle basi aeree dell'Asse, aveva subito pochi attacchi aerei. Al loro arrivo i P.108 constatarono con stupore che il porto era completamente illuminato. Pertanto riuscirono ed eseguire ottimi lanci, sebbene contrastati dal violento, ma disordinato fuoco di sbarramento delle navi e delle batterie a terra. Una nave da trasporto fu incendiata, un'altra fu danneggiata, inoltre furono appiccati diversi incendi fra gli impianti del porto. Dopo questa missione, la squadriglia rientrò in Italia per ricostituirsi e ricevere nuovi aerei. Il bilancio complessivo del suo impegnativo ciclo d'operazioni, non era però stato molto entusiasmante. Tre P.108 non erano rientrati su ventotto sortite, peraltro eseguite nell'arco di dieci settimane da otto velivoli⁷⁶. Il rateo di perdite (10,71% sul totale delle sortite) pur essendo alquanto elevato, fu tuttavia allineato con quello dei reparti germanici, che operando in formazioni di trenta o quaranta aerei potevano più facilmente saturare le difese della caccia notturna.

Nella campagna tunisina i reparti da bombardamento italiani basati in Sicilia e Sardegna effettuarono complessivamente 417 sortite su obiettivi nordafricani e 790 ricognizioni marittime. Quest'ultimo genere di missioni presentava percentuali di rischio di poco inferiori a quello delle azioni di bombardamen-

75 Zanarini Vittorio, "Noi del 50° Gruppo Autonomo B.T.V.", *Ala Tricolore*, luglio - agosto 2000, p.5. Secondo Vittorio Zanarini, veterano del 50° Gruppo, il motivo per cui le perdite di Cant.Z 1007bis del 50° ad opera dei Beaufighters non raggiunsero cifre ancora più consistenti, è attribuibile all'abilità dei piloti, che con vari espedienti riuscirono raggiungere la quota di 8.000 metri con i loro aerei carichi di bombe. Quota che sovente i Beufighters non riuscivano a raggiungere in tempo utile per intercettare i bombardieri italiani.

76 F. Pedriali, "Il P.108, un aereo allo sbaraglio", *Storia Militare* n.79, aprile 2000. I P.108 non rientrati erano probabilmente stati tutti abbattuti dalla caccia notturna.



Su una base italiana, il personale di terra si appresta a caricare un siluro su un S.79. (SMA)

to, come evidenziato dalla perdita di quattro ricognitori Cant.Z 1007bis nei primi giorni dell'operazione "Torch"⁷⁷. Tuttavia il 3 gennaio un ricognitore marittimo Cant.Z 506 intercettato da due caccia bimotori, riuscì non solo a sopravvivere ai loro attacchi, ma eccezionalmente li abbatté ambedue col fuoco della torretta dorsale⁷⁸. In complesso, dal novembre 1942 ai primi del maggio 1943, i reparti da bombardamento italiani persero 53 aerei in azione (4,39% sul totale delle sortite)⁷⁹.

Sicuramente gli anziani S.79 aerosiluranti furono fra i velivoli della Regia Aeronautica, più temuti per l'efficacia e la determinazione dei loro attacchi. Secondo un parere, forse troppo entusiasta, dello storico britannico Walter J. Boyne essi furono "*probabilmente i migliori aerosiluranti della guerra, in qualsiasi forza aerea*". Boyne aggiunse inoltre che per utilizzare questi aerei manovrabilissimi e facili ad incendiarsi, occorrevo equipaggi "*assai audaci*"⁸⁰. Non a caso i migliori successi della Regia Aeronautica contro le forze navali anglo americane furono ottenuti dai suoi aerosiluranti, che fra il 10 novembre 1942 ed il 13

77 Brotzu E., Caso M., Cosolo G. op. cit. Vol.5 p. 49.

78 L'impresa del ricognitore fu menzionata dal Bollettino n. 956 del Quartiere Generale delle Forze Armate (italiane) e messa in risalto dalla stampa dell'epoca. Il Cant.Z 506 era pilotato dal maresciallo Ambrogio Serri e dal sergente maggiore Garbali Spinelli. L'armiere cui furono accreditati i due caccia era il ventiduenne aviare scelto Piero Bonannini, che rimase ferito nel corso di questa azione. Bonannini era già conosciuto come uno dei migliori mitraglieri della Regia Aeronautica, essendogli stati in precedenza accreditati otto velivoli. Il primo – uno Spitfire – abbattuto il 13 dicembre 1941 e l'ottavo ai primi di novembre (vedi "La Stampa" del 7 gennaio 1943).

79 Brotzu E., Caso M., Cosolo G. op. cit. Vol.5 p. 49.

80 Boyne Walter J., "Scontro di Ali", Mursia, 1997, p.149. Non siamo d'accordo con Boyne sulle qualità dell'aereo, mentre lo siamo per l'audacia degli equipaggi, cui l'S.79 deve la fama di "gobbo maledetto" acquistata presso la Royal Navy.



Il Cant.Z 1007bis fu il migliore bombardiere messo in campo dalla Regia Aeronautica durante tutta la Seconda Guerra Mondiale. Nel Cant.Z 1007 bis dell'immagine è evidente la livrea scura con la fascia bianca obliterata per l'impiego notturno. (SMA)

maggio 1943 - data della resa della I Armata Italiana in Tunisia - si accreditarono l'affondamento di sette navi ed il danneggiamento di molte altre. Nello stesso periodo, alla assai più potente e meglio equipaggiata Luftwaffe furono accreditati circa trentadue affondamenti, in larga maggioranza ottenuti dai bombardieri Ju.88A⁸¹. Nonostante i grossi problemi in arrivo da el-Alamein, la Regia Aeronautica aveva dato il suo contributo all'occupazione della Tunisia, inviando ventuno MC.202 del 155° Gruppo (comandante maggiore Duilio Fanali) che l'11 novembre, guidati personalmente dal comandante del 51° Stormo, tenente colonnello Aldo Remondino, erano atterrati al el-Aouina (Tunisi). Nonostante le riserve dei francesi di Vichy, che spalleggiati dai tedeschi non avevano gradito la presenza di un reparto italiano in Tunisia, su richiesta degli stessi tedeschi *"i Macchi erano stati subito gettati nella mischia per scortare gli Stukas, che attaccavano i campi d'aviazione alleati e le loro colonne, che erano arrivate a pochi chilometri da Tunisi"*. Uno dei piloti del 155° ricorda che i Macchi facevano *"scorte agli Stukas della durata di dieci minuti; il tempo di alzarsi mettersi in posizione e seguire gli Stukas che questi già sganciavano. Tutte missioni che ci impegnarono in frequenti combattimenti aerei"*⁸².

Nel frattempo l'altro gruppo del 51° stormo (il 20°) operava da Castelvetrano garantendo le scorte ai convogli diretti in Tunisia⁸³. Dopo l'arrivo del 155° non furono più trasferiti in Tunisia altri caccia italiani, sino al gennaio 1943, quando arrivò una ventina di MC.202 del 6° Gruppo Caccia della 5ª Squadra Aerea, costretti ad abbandonare la Tripolitania, ormai quasi interamente occupata dall'8ª Armata britannica⁸⁴. Ai Macchi del 155° era stata data la missione di difenderne i porti e gli aeroporti della Tunisia e di scortare i convogli di rifornimenti in arrivo dalla Sicilia⁸⁵.

81 Vedi: Santoni e Mattesini, op. cit. p.300 e segg. Santoni e Mattesini attribuiscono agli aerei tedeschi anche l'affondamento del trasporto AWATEA. Attribuzione piuttosto incerta, poiché fu affondato da aerosiluranti e bombardieri e non solo da bombe (Cfr.: Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", Patrik Stephens Ltd., Cambridge 1980, List I, pag. 43). Sebbene si tratti di un successo ottenuto con altri mezzi, non si può non menzionare l'eccezionale impresa compiuta dai mezzi d'assalto della Regia Marina, che nella notte dell'11 dicembre affondarono tre mercantili e ne danneggiarono altri due nel porto di Algeri (Bragadin Marc'Antonio, op. cit. p.353.).

82 Testimonianza all'A. del conte Pierpaolo Paravicini, 12 e 19 ottobre 2001.

83 Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, "I reparti dell'Aeronautica Militare Italiana - Cenni storici", op. cit. p. 162.

84 Brotzu, Caso e Cosolo, op. cit. vol. 2, p.48.

85 Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Operazioni Prot. N. IB/23024 del 24 dicembre 1942, "Impiego forze aree in Tunisia", Mattesini F. e Cermelli M. Le direttive Tecniche di Superaereo, Vol. II. Tomo I, Ufficio Storico SMA, Roma, 1992, p. 536.

La situazione in Tunisia all'inizio dell'Operazione Torch

Contemporaneamente ai Macchi del 155° erano arrivati ad el Aouina anche ventidue S.82 e cinque Fiat G.12 con a bordo un battaglione italiano, ma nonostante l'indubbio vantaggio di offerto dai rinforzi italiani in un momento particolarmente critico per la difesa della testa di ponte tunisina, Kesselring non aveva gradito la loro presenza. Desiderando placare il disappunto dei francesi per l'arrivo di aerei e truppe tedesche, il capo dell'OBS (Oberbefehlshabersud) aveva stipulato con l'ammiraglio Esteva un accordo che "esplicitamente" non estendeva agli italiani il medesimo permesso accordato ai tedeschi⁸⁶. Nelle sue memorie Kesselring attribuì alla presenza del modesto contingente aereo italiano arrivato ad El Aouina il fallimento delle sue trattative per ottenere la collaborazione delle truppe di Vichy. Come esempio della buona volontà francese egli ricordò la formazione di pattuglie miste costituite da blindati dell'Armée e paracadutisti tedeschi⁸⁷. Tuttavia i fatti successivi dimostrarono al feldmaresciallo quanto illusoria fosse l'idea che i francesi di Vichy volessero collaborare con i tedeschi. Era infatti improbabile che i francesi avessero dimenticato l'umiliazione loro inflitta con l'armistizio del 22 giugno 1940. Comunque ventiquattro ore dopo l'arrivo dei tedeschi il generale Barré, comandante delle truppe del protettorato aveva già sufficientemente chiarito situazione. Mentre i caccia italiani atterravano ad el-Aouina, le truppe francesi avevano lasciato i loro accantonamenti attorno a Tunisi per occupare i passi montani ad ovest della città. Ufficialmente Barré aveva avvertito il comando tedesco che voleva costituire uno sbarramento contro le forze anglo americane provenienti dall'Algeria. Non aveva però spiegato perché le sue truppe erano schierate con fronte ad est invece che ad ovest. In pratica lo schieramento era contro le truppe italo tedesche in marcia verso i confini della Tunisia per contrastare l'avanzata degli Alleati⁸⁸. Si seppe poi che Barré aveva puntualmente eseguito disposizioni segretamente emanate nel 1941 dal governo di Vichy, nella ipotesi di una invasione della Tunisia da parte delle truppe dell'Asse⁸⁹. Fra l'altro Barré aveva ricevuto ventiquattro ore prima un ordine segreto, assolutamente ignoto a Kesselring. Il 10 novembre, mentre erano in corso le trattative fra l'ammiraglio Darlan e gli americani per un cessate il fuoco, il comandante militare delle forze armate francesi del Nord Africa Francese, generale Alphonse Juin, aveva telegrafato a Barré confermandogli che era sempre in vigore l'ordine, a suo tempo emanato da Vichy, di resistere ad "altre forze straniere"⁹⁰. Un invito abbastanza esplicito di resistere ai tedeschi⁹¹. Pertanto il 15 novembre Barré varcò il fossato, schierandosi apertamente con le sopraggiungenti forze anglo- americane⁹². La scontata e comprensibile defezione del generale Barré offrì indubbiamente non trascurabili vantaggi alla 78th Infantry Division, che stava avanzando verso il confine tunisino ad una velocità assai inferiore al previsto poiché le navi da trasporto di "Torch" non avevano caricato un adeguato numero di mezzi motorizzati⁹³.

Nel frattempo la RAF stava facendo il massimo per potenziare la difesa dei porti prossimi al confine

86 Kesselring Albert, "Memorie di guerra", Garzanti editore, Milano 1954, p.147.

87 Kesselring Albert, op. cit. pp. 147- 148.

88 Blumenson Martin, "Tre giorni per la sconfitta", G. Casini Editore, Roma 1967, p. 44 e segg.

89 Bauer Eddy, "Storia controversa della seconda guerra mondiale", Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1977, vol.4, p.107.

90 Bauer Eddy, op. cit. vol.4, p.101.

91 Al processo celebrato nel dopoguerra contro il Maresciallo Petain fu prodotto il testo del seguente telegramma da lui inviato con un codice segreto a Darlan, il 10 settembre, ovvero dopo che già era arrivata notizia dell'armistizio stipulato dall'ammiraglio con gli anglo americani: "Avete tutta la mia fiducia. Fate del vostro meglio. Vi affido gli interessi dell'impero". (cfr Aron Robert "La Francia di Vichy 1940-1944", Rizzoli Editore, Milano 1972, p.495). Non sembrano necessarie ulteriori smentite alla supposta disponibilità francese a collaborare con i tedeschi contro gli Alleati.

92 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign, November 1942 - May 1943", p.75.

93 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign, November 1942 - May 1943", p.75.

tunisino, attraverso i quali passavano i rifornimenti, i mezzi motorizzati ed i rincalzi occorrenti alla 78^a Divisione per proseguire l'avanzata. Questa impellente esigenza aveva obbligato la RAF a riservare alla protezione dei convogli in navigazione e dei porti di Bougie e Bona tutti i caccia, che man mano venivano spostati sugli aeroporti più avanzati. L'arrivo di questi caccia fu però subito notato da un ricognitore dell'Aeronautica Sardegna, la quale, il 14 novembre, inviò undici Macchi MC.202 ad eseguire un mitragliamento a volo radente dell'aeroporto di Bona, che colse gli Spitfires degli Squadrons No.81 e No.111 poco dopo il loro arrivo.

Sullo stesso obiettivo tornarono più volte, anche i Re.2001 del 22° Gruppo, di base a Monserrato (Sardegna), che a partire dal 23 novembre effettuarono varie azioni di mitragliamento e bombardamento sulle zone di Bona e Bougie⁹⁴. Nei dieci giorni successivi i Reggiane del 22° totalizzarono quarantadue sortite, di cui le ultime contro Bona, attaccata il 1° e 3 dicembre. Il 3 l'azione fu eseguita da cinque Re.2001 al comando del capitano La Ferla, cui era stato assegnato il compito di bombardare le navi all'ancora nel porto. Molto prima del suo arrivo sull'obiettivo, La Ferla dovette rientrare per noie al motore. La missione proseguì al comando del tenente Giuseppe Biron, che avvicinandosi a Bona notò grosse nuvole di polvere alzarsi sulla zona dell'aeroporto. Probabilmente era una pattuglia caccia in fase di decollo, che certamente non avrebbe impiegato molto tempo per arrivare a contatto con i Re.2001. *“Per fortuna - ricorda Biron - eravamo ormai vicini al porto, quindi attaccammo subito in picchiata. Sganciate le bombe virammo verso il largo, e via a tutto gas, perché in quelle condizioni e con la scarsa autonomia ancora disponibile non era il caso di affrontare un combattimento sul mare. E lì accadde un fatto strano. Mentre ci stavamo allontanando mi voltai per controllare l'effetto del nostro attacco, ma contrariamente all'aspettativa non notai il fumo di alcuna esplosione. In quel momento pensai che il fallimento della nostra azione fosse dovuto ad un difetto di regolazione delle spolette delle bombe, ma in seguito mi venne il sospetto che queste ultime fossero state sabotate, forse durante la produzione”*⁹⁵.

Secondo Biron - che aveva partecipato anche ad una precedente missione su Bona - neppure in questa le bombe dei Re.2001 avevano colpito navi nemiche. Dopo il 3 dicembre, le azioni del 22° Gruppo sulla sponda africana furono sospese, sia perché scarse di risultati, sia perché le possibilità di scampo dei Re.2001 erano paurosamente diminuite dopo l'aumento delle pattuglie di caccia. A protezione dei porti di Bona e Bougie. Anche nell'ipotesi che i Re.2001 fossero riusciti ad eseguire l'attacco senza perdite, si sarebbero poi trovati in condizioni di inferiorità se avessero dovuto sostenere un combattimento con caccia alleati, quando erano già ai limiti dell'autonomia, poiché buona parte del carburante era già stata consumata prima di arrivare sull'obiettivo⁹⁶.

Come era prevedibile la reazione dell'arma aerea germanica all'operazione “Torch” fu molto più incisiva e ricca di risultati di quella italiana, già profondamente logorata da una guerra di livello superiore ai suoi mezzi. Come già sappiamo, una settimana dopo gli sbarchi Alleati, la Luftwaffe aveva incrementato numero e forza dei suoi reparti nel Mediterraneo arrivando a disporre di 1.361 aerei da combattimento e 642 da trasporto. Dato il numero, la qualità e la migliore efficienza dei loro velivoli, i Fliegerkorps avevano all'attivo i quattro quinti delle sortite contro i convogli della flotta d'invasione, ed i porti ed aeroporti

94 Borgiotti G. e Gori C. “La guerra aerea in Africa Settentrionale - 1942 / 1943”, STEM Mucchi, Modena 1973. p. 173. Il 22° Gruppo Autonomo C.T. (comandante magg. Vittorio Minguzzi) era composto dalle squadriglie 359^a (cap. Enzo Santandrea), 362^a (cap. Germano la Ferla) e 369^a (cap. Giovanni Cervellini).

95 Testimonianza resa all'Autore dal col. Giuseppe Biron, Treviso 19 settembre 2001. Il col. Biron avanzò l'ipotesi che le spolette fossero state sabotate. Tuttavia ammise di non avere elementi per confermarla.

96 Circa i motivi che portarono alla sospensione degli attacchi su Bona dei Re.2001 vedi: Santoro G., op. cit. p. 519. Borgiotti G. e Gori C. op. cit. p. 173. Riteniamo tuttavia che le vere ragioni siano quelle esposte dall'allora tenente Biron: mancanza di risultati col rischio di pesanti perdite se costretti ad accettare combattimento sul mare dalla caccia Alleata al limite dell'autonomia. Ricordiamo inoltre che la durata del volo dei Re.2001 fra Monserrato e Bona variava da un minimo di 100 minuti ad un massimo di 155, compresi i tempi di permanenza sui bersagli (libretto dei voli del tenente pilota Giuseppe Biron, della 369^a Squadriglia del 22° Gruppo, copia nell'Archivio dell'A.)

algerini utilizzati dagli Alleati. Le restanti sortite erano state effettuate dalla Regia Aeronautica. Come al solito le due aviazioni avevano eseguito le loro missioni senza un comando unificato incaricato di coordinarle. Un esempio illuminante di questa situazione è costituito dal tortuoso percorso di una richiesta che l'O.B.S. aveva inoltrato l'11 novembre affinché *"cortesemente l'Aviazione Italiana coordinasse ed intensificasse in collegamento col Comando Generale del II C.A.T le azioni di ricognizione"* nel Mediterraneo Occidentale. Ovviamente esistevano alcuni organi di collegamento fra i comandi italiani e quelli tedeschi, ma con una autorità assai scarsa, mancando un comando unificato responsabile dell'amministrazione delle risorse disponibili e del loro tempestivo impiego per l'esecuzione delle ricognizioni. Questo comando avrebbe evitato gli indugi e le perdite di tempo provocate dagli inevitabili e numerosi passaggi burocratici fra due organismi alleati che comunicavano solo tramite i rispettivi vertici. Se le ricognizioni, fossero state coordinate da un unico comando, queste sarebbero state eseguite con l'urgenza e le modalità richieste dalle circostanze⁹⁷. Dopo oltre due anni di guerra insieme ai tedeschi, il Comando Supremo italiano si accorse che, almeno nel settore della ricognizione, le due aviazioni avrebbero potuto operare alle dipendenze di un unico comando. Finalmente, il 10 maggio 1943, il generale Ambrosio informò i capi di stato maggiore di aviazione, esercito e marina che *desiderava giungere ad unificare in un unico ente le responsabilità (della ricognizione) che ora fanno capo a Supermarina, Superaereo, O.B.S. e 2^a Luftflotte;: prego Superaereo e Supermarina di farmi sollecitamente una proposta*⁹⁸. Tre giorni dopo Supermarina si dichiarò disposta ad assumere la piena responsabilità del coordinamento con i tedeschi⁹⁹. Non era ancora la desiderata accettazione di un comando unico, bensì la solita proposta per costituire un comitato di coordinamento senza poteri amministrativi ed operativi. Un organismo diametralmente opposto agli snelli ed efficaci comandi unificati istituiti dagli Alleati. Tuttavia, avendo l'O.B.S. manifestato il suo accordo, fu costituito presso Supermarina il Comitato per l'Esplorazione Strategica, che cominciò ad operare il 10 giugno 1943¹⁰⁰. Per una strana coincidenza Pantelleria si arrese all'indomani agli Alleati e mancavano solo trenta giorni all'invasione della Sicilia.

97 Mattesini Francesco e Cermelli Mario "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma 1992. Vol. II Tomo I, p. 453.

98 "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", Vol. II Tomo II, p. 776.

99 "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", Vol. II Tomo II, p. 784.

100 Civoli M. op. cit. p. 124.

Macchi MC.202 e Bf.109 dello
JG.53 "Pik As" su una base
aerea tunisina.(USSMA)



Successo difensivo dell'Asse in Tunisia

Hitler non era uomo da piegarsi ai venti contrari. Dopo avere negato a Rommel i mezzi per sfruttare a fondo le sue vittorie nei momenti più favorevoli, il Führer aveva repentinamente ordinato di trasferire in Tunisia una intera armata. La decisione sarebbe stata ineccepibile se l'avesse inviata col limitato compito di conquistare una base utile per procedere al salvataggio dell'Armata Corazzata d'Africa, allora nella fase di ripiegamento in Libia dopo la sconfitta di el-Alamein. Il patrimonio costituito da quelle truppe addestrate e temprate dalle lunghe battaglie nel deserto non meritava di essere abbandonato, perché soldati di quella tempra avrebbero potuto essere più utilmente impiegati per la difesa del territorio europeo. La nuova armata sarebbe stata sprecata qualora fosse stata impiegata nell'impossibile tentativo di mantenere una testa di ponte in Africa. Ma sia Hitler che lo Stato Maggiore della Wehrmacht pensavano ancora in termini offensivi, poiché congetturavano su una possibile futura nuova offensiva per riconquistare tutto il Nord Africa¹⁰¹. Vista col senno di poi, la decisione di inviare un gruppo di armate per tenere a tempo indefinito una testa di ponte in Tunisia, oltre a perdere le veterane divisioni italo tedesche dell'A.C.I.T perse anche le altre truppe inviate in Tunisia. In definitiva invece di ritardare la sconfitta dell'Italia finì per accelerarla. Infatti le migliori divisioni dell'Esercito italiano furono perdute insieme alla Tunisia mentre avrebbero potuto dare un forte contributo alla difesa della Sicilia.

L'eccessiva fiducia riposta dal comando nazista in una improbabile riscossa in Africa fu sicuramente influenzata da due fattori. Innanzitutto la sottovalutazione del potenziale bellico americano, infine la facilità con cui le truppe frettolosamente inviate in Tunisia avevano battuto forze avversarie superiori. Lo smacco inflitto agli Alleati era stato clamoroso, poiché aveva infranto il loro progetto di arrivare a Tunisi e Biserta quattro settimane dopo l'inizio della "Operazione Torch".

¹⁰¹ Questo progetto fu esposto il 18 dicembre 1942 da Göring al CSM maresciallo Cavallero, vedi: Faldella E. "L'Italia nella seconda guerra mondiale", p. Cappelli, Rocca San Casciano (Forlì)1960, pp.518, 523.



Ufficiali dello JG.53 "Pik As" mentre vengono intervistati sulla base di Comiso, prima dell'invio del loro reparto in Tunisia.

I piani della "Operazione Torch", prevedevano che entro il 13 novembre commandos britannici trasportati via mare e paracadutisti lanciati da C-47 americani dovevano conquistare i campi d'aviazione di Bona, Biserta e Tunisi¹⁰². Programma realizzato in anticipo, infatti il 12 novembre i paracadutisti avevano occupato Bona ed il vicino aeroporto di Duzerville, che sebbene pesantemente bombardato da aerei tedeschi durante la notte, all'indomani era ancora in grado di consentire ad un gruppo di C-47 inviato da Algeri di atterrare con scorte di carburante avio ed un reparto di artiglieria contraerea destinato alla difesa della base¹⁰³. Subito dopo erano arrivati gli Spitfires e gli Hurribombers del 242nd Group della RAF, presto raggiunti dagli Spitfires MkV del 2nd Squadron (52nd Fighter Group USAAF) data l'urgenza di frenare i continui attacchi aerei dell'Asse contro lo strategico porto di Bona. Inoltre, l'11 novembre, una forza da sbarco anglo americana, aveva occupato Bougie, 160 chilometri ad est di Algeri, e due giorni dopo anche Djidjelli, una località ad una cinquantina di chilometri ad est di Bougie, che doveva la sua importanza al campo d'aviazione ivi esistente¹⁰⁴. In realtà Djidjelli era stata occupata con un paio di giorni di ritardo a causa del mare grosso, nel frattempo aerei italiani e tedeschi avevano potuto attaccare la rada di Bougie, la cui difesa era affidata solo alla contraerea navale. Come sappiamo, i loro raid avevano mandato a fondo tre piroscafi e danneggiato il monitore ROBERTS¹⁰⁵. A questi successi contribuì anche la bomba messa

102 Il piano per occupare con truppe paracadutiste gli aeroporti esistenti sulla strada per la Tunisia aveva avuto origine da una missione segreta effettuata in ottobre dal comandante della 5^a Armata, generale Mark. Portato vicino ad Algeri da un sottomarino, Clark aveva avuto un abboccamento col generale Charles Mast ed altri simpatizzanti per la causa Alleata, i quali avevano assicurato che gli aerei da trasporto americani avrebbero potuto atterrare senza opposizione sugli aeroporti di Orano e della zona circostante Bona, *History of the Twelfth Air Force*, cap. III, p. 5.

103 *History of the Twelfth Air Force*, cap. III, p. 5.

104 B.H. Liddell Hart, op. cit. p. 469.

105 Craven & Cate, op. cit. vol. II, p. 79. Santoni e Mattesini, op. cit. pp. 299,300. Non sappiamo se l'affondamento dell'AWATEA sia stato provocato più dalle bombe degli Ju.88 o da uno dei siluri lanciati dai tre S.79 e tre dagli He.111, che nel corso della giornata avevano partecipato agli attacchi del naviglio ancorato in rada (n.d.A.). Come già ricordato, secondo Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", l'AWATEA fu affondato da siluri e bombe.



Bf.109 e Ju.88 del Fliegerführer Africa.

a segno l'11 novembre dagli Ju.88 sulla portaerei HMS ARGUS in navigazione a nord di Algeri. I danni riportati impedirono alla portaerei di concorrere con i suoi Seafires alla difesa di Bougie¹⁰⁶. Nello stesso giorno, durante un attacco a Bougie, la Luftwaffe colò a picco la LCI (Landing Craft Infantry) KARANJA danneggiando inoltre un piroscafo, una petroliera ed il cacciatorpediniere polacco BLYSKAWIKA¹⁰⁷. Il successo degli Ju.88 fu favorito dal fatto che sino al 13 alla difesa del porto provvidero solo gli Spitfires provenienti dal lontano aeroporto di Maison Blanche, che di conseguenza potevano rimanere sull'area solo per pochi minuti, lasciando il porto senza protezione negli ampi intervalli fra una pattuglia e l'altra¹⁰⁸.

La già ricordata occupazione degli aeroporti di Gafsa (Youk-les-Bains) e di Souk-el-Arba, ambedue in ottima posizione strategica ai confini orientali dell'Algeria, fu poi fondamentale per le operazioni sulla Tunisia dei caccia dell'Eastern Air Command della RAF. Per quanto coronata dal successo, anche la loro occupazione era stata realizzata con due giorni di ritardo sulla tabella di marcia. Pertanto il 17 novembre, mentre i due aeroporti erano ancora privi delle attrezzature e dei rifornimenti necessari ai caccia destinati a fornire la copertura aerea alle avanguardie della Eastern Task Force del generale Anderson ormai penetrate in Tunisia, queste erano state già più volte attaccate dagli Stukas del II Gruppo dello Stukageschwader 3. Questo reparto - forte di ventiquattro bombardieri in picchiata Ju.87D - arrivato il 9 novembre ad el-Aouina (Tunisi) insieme a ventisette caccia Bf.109G-4 del I/JG.53 - fu determinante, prima per rallentare e poi per respingere l'avanzata anglo americana verso Tunisi e Biserta¹⁰⁹.

Una organizzazione non ancora ben roduta ed una serie di disfunzioni logistiche avevano ritardato

¹⁰⁶ History of the Twelfth Air Force, cap. III, p. 5.

¹⁰⁷ Santoni e Mattesini, op. cit. p. 301.

¹⁰⁸ RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.74.

¹⁰⁹ Per il numero degli aerei ed i relativi reparti da combattimento della Luftwaffe arrivati fra il 9 ed il 10 novembre 1943 in cfr.: Weal John e Scutts Jerry, "Le squadriglie della Luftwaffe in Nordafrica, Osprey Aviation, Ed. del Prado, 2000, p.43. e RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 193, German Order of Battle, Statistics as of Quarter years 1938-45, AFHRA 137.306-14 roll A1128 USAF Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama.

l'inizio dei bombardamenti della XII Air Force contro i porti e gli aeroporti tunisini occupati dalle forze dell'Asse¹¹⁰. Una carenza cui in qualche modo sopperì la R.A.F., che dovette trasferire in volo dalla Gran Bretagna alla base di Blida il 326 Wing (Squadrons 13, 18, 114, 614) di Bisley (Bristol Blenheim V), ordinando nello stesso tempo a due Squadrons di Beaufighters di intervenire direttamente da Malta. Nella sera dell'11 novembre sei Bisley dello Squadron No.18, atterrati a Blida appena diciassette ore prima, eseguirono su el-Aouina un attacco assai deludente, dato che uno solo riuscì a piazzare alcune bombe sul campo¹¹¹. Insuccesso compensato dalla strage effettuata la notte precedente da nove Beaufighters dello Squadron No.272, che avevano attaccato el-Aouina incendiando due Fw.200, cinque Ju.52, un esattore Me.263, uno Ju.87 ed un bimotore non identificato. Inoltre avevano danneggiato tre Ju.87, due Me.109, due Ju.52, un Me.263 ed altri otto velivoli. Il 12 novembre, lo Squadron No.18 tornò su el-Aouina, anche questa volta con poco successo¹¹². Nelle notti del 14 e del 15, i Bisley attaccarono l'aeroporto di Sidi Amhed (Biserta), base degli assaltatori FW.190A del III Gruppo del SKG.10 e della staffel 11 del JG.2, tutti reparti che in quei giorni stavano infliggendo duri colpi alle colonne della Eastern Task Force in marcia verso Tunisi. Data la necessità di ridurre il potenziale offensivo degli assaltatori tedeschi, lo stesso obiettivo fu attaccato nella notte del 18, da dodici Bisley dell'attivissimo Squadron No.18, i quali effettuarono un attacco di precisione a soli 50 metri di quota. Temerarietà pagata assai cara, poiché quattro furono abbattuti sul campo dalla micidiale e precisa contraerea leggera tedesca¹¹³. Non ebbero invece perdite i quattro squadrons di Bisley del 326 Wing, che la sera successiva sferrarono un attacco in massa (diciannove aerei) contro i docks di Biserta. Ma questa volta gli squadrons si tennero prudentialmente ad una quota talmente elevata, che gli artiglieri della contraerea portuale non riuscirono ad eguagliare il successo ottenuto dalla Flak dell'aeroporto di Sidi Amhed¹¹⁴.

L'USAAF fu in grado di lanciare il suo primo attacco contro un obiettivo tunisino solo il 16 novembre, quando sei B-17 del 97th Bomb Group della XII Air Force partiti dall'aeroporto di Maison Blanche (Algeri) seminarono centinaia di bombe a frammentazione sulle piste del campo di Sidi Ahmed. Un obiettivo considerato prioritario essendo la base dei temuti cacciabombardieri FW.190¹¹⁵.

Il colpo inferto a Sidi Ahmed fu ripagato con gli interessi nella notte del 20 novembre da una trentina di Ju.88A partiti dalla Sardegna, che bombardarono l'aeroporto della Maison Blanche (Algeri). L'incursione risultò particolarmente micidiale. Furono distrutti al suolo quattro Spitfires da ricognizione fotografica, cinque caccia notturni Beaufighters dello Squadron No.255 (RAF), un B-17 del 97th Bomb Group e due P-38 del 14th Fighter Group, un reparto che quattro giorni prima aveva avuto altri sette P-38 distrutti al suolo da un bombardamento di Ju.87. Per soprammercato nella stessa incursione era stato pure danneggiato un discreto numero di altri velivoli¹¹⁶. Gli Ju.88 oltre a colpire le piste con le solite bombe dirompenti, avevano lanciato una serie di bombe a scoppio ritardato e trappole esplosive di vario tipo, che per molto tempo avevano ritardato il ripristino dell'efficienza della base. La notte successiva gli JU.88 avevano

110 Per un'ampia critica all'azione della XII A.F. dal novembre 1942 al febbraio 1943, vedi: "Northwest African Tactical Air Force Headquarters, May 12, 1943, Subject: Organization of American Air Forces", AFHRA, micr. A-6011, frame 0016.

111 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign, November 1942 - May 1943", p.83.

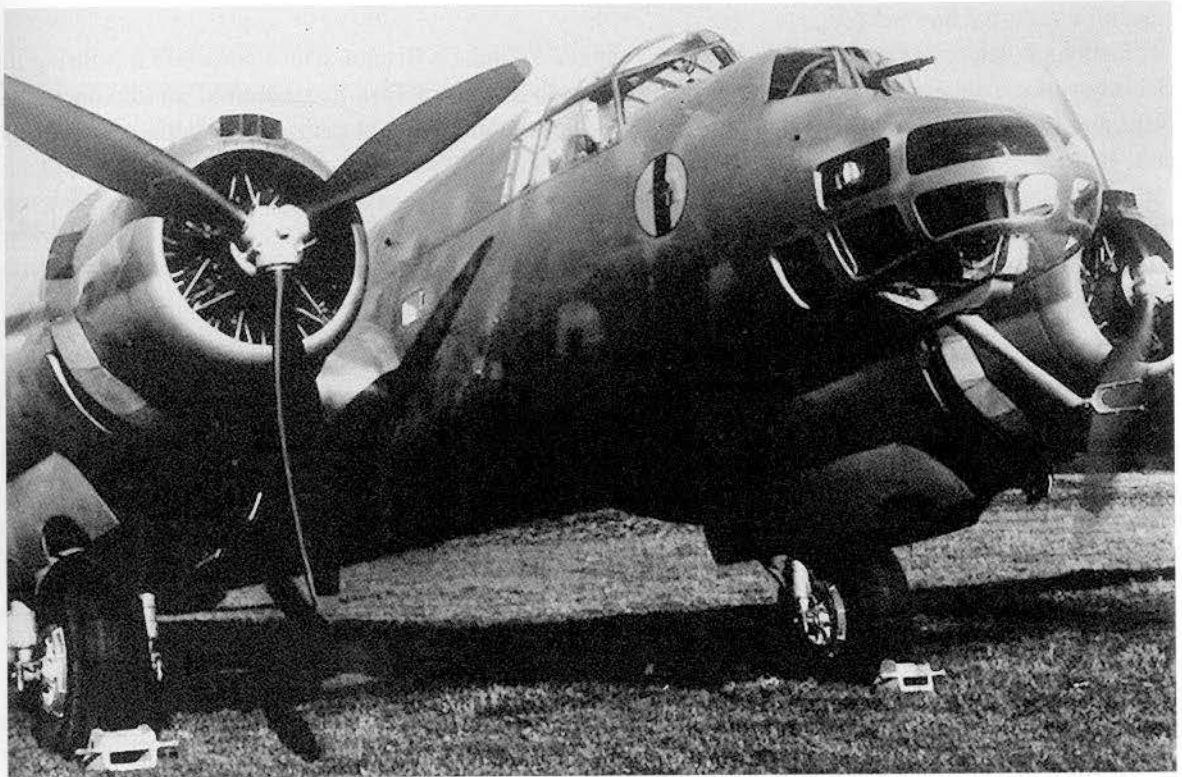
112 Per le azioni dei Beufighter di Malta su El-Aouina cfr. RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign, November 1942 - May 1943", p.4.

113 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign, November 1942 - May 1943", p.83.

114 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign, November 1942 - May 1943", p.83.

115 The Army Air Forces in World War II, Combat chronology 1941 - 1945, Office of Air Force History Headquarters USAF, 1978, p. 59. In seguito citato come "USAAF Combat Chronology".

116 Craven & Cate, op. cit. Vol.II, p. 85. "The AAF in Northwest Africa", Army Air Forces HQ, Washington D.C., 1992, p.27. "Gli assi dei P-38 Lightning in Europa e nel Mediterraneo" Osprey Aviation ed. del Prado, p.9.



Piaggio P.108 della 274^a Squadriglia BGR (collezione F. Pedriali).

ripetuto l'attacco danneggiando altri sedici aerei¹¹⁷. Le tre incursioni consecutive su Maison Blanche convinsero il generale Doolittle a ritirare i suoi preziosi B-17 sul più lontano campo di Tafaroui (Orano). Provvedimento che mise temporaneamente fine ai loro raids sulla Tunisia¹¹⁸. La buona sorte dei bombardieri tedeschi finì improvvisamente nella notte sul 28, quando cinque Heinkel He.111 caddero sotto i colpi dei Beaufighters dello Squadron No.89, urgentemente inviato appena tre giorni prima dal Medio Oriente per rimpiazzare le perdite dello sfortunato Squadron No.255¹¹⁹.

Ben presto gli Alleati si accorsero di avere formulato piani eccessivamente ambiziosi. Infatti la Eastern Task Force avrebbe dovuto occupare Bougie entro il 12 novembre, Philippeville entro il 20, Tunisi e Biserta entro il 30 dello stesso mese¹²⁰. In realtà Bona e Philippeville erano state occupate con un ritardo minimo. Nonostante l'intensa attività degli aerei e dei sommergibili dell'Asse, truppe, rifornimenti e materiali continuavano ad affluire regolarmente attraverso il Mediterraneo Occidentale, pertanto le forze degli Alleati continuavano ad essere nettamente superiori a quelle italo tedesche. Con la prima ondata di Torch, in Marocco ed Algeria erano sbarcati 124.760 soldati. Altri erano poi sopraggiunti così celermemente, che alla fine di novembre gli anglo americani avevano nel Nord Africa Francese complessivamente 253.213 militari. In confronto a queste forze, quelle dell'Asse in Tunisia sembravano più smunte avanguardie che un vero corpo d'occupazione. Il generale Walter Nehring - che Kesselring aveva inviato in tutta fretta per assumerne il comando - al suo arrivo trovò appena 3.000 uomini, giunti in piccoli gruppi

117 "The AAF in Northwest Africa", già cit., p. 27.

118 Craven & Cate, op. cit. Vol. II, p. 85.

119 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign, November 1942 - May 1943", p.95.

120 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 100.

su aerei e zatteroni da sbarco¹²¹.

Tuttavia la lentezza con cui Anderson si avvicinava a Tunisi e Biserta, aveva permesso a Nehring di ricevere rinforzi abbastanza consistenti. Pertanto, quando la Eastern Task Force sferrò l'attacco decisivo, Nehring disponeva di circa 24.000 uomini con 176 mezzi corazzati, 131 pezzi d'artiglieria e 1.142 veicoli. Inoltre, aveva abbastanza truppe tedesche da formare una divisione, provvisoriamente denominata "Broich" dal nome del suo comandante. Della piccola forza italo tedesca facevano parte il 10° Reggimento Bersaglieri, il 1° Battaglione Paracadutisti d'Assalto della Regia Aeronautica, i battaglioni controcarro CI e CXXXVI con semoventi leggeri L6/40, il DLVIII gruppo con semoventi 75/18 ed il III Battaglione del 92° Reggimento Fanteria. L'arrivo di questi reparti aveva potuto essere rapido e continuativo, perché era stato poco molestato dalle forze aeronavali anglo americane, che sino ai primi di dicembre ebbero una limitata capacità offensiva¹²².

L'imprevista resistenza italo tedesca aveva costretto Eisenhower a rivedere i suoi piani. Secondo i suoi nuovi ordini, la Eastern Task Force doveva catturare Tunisi entro la fine di novembre, indi accerchiare e costringere alla resa Biserta. Ad Anderson era stato ordinato di *"puntare su Tunisi e distruggere le forze dell'Asse"*¹²³. Prima di passare all'attacco il generale britannico aveva dovuto concedersi una breve sosta sia per riorganizzare i reparti d'avanguardia che per fare serrare sotto il grosso delle forze in arrivo da Algeri. Durante questa breve tregua, le forze aeree e navali alleate dovevano fare il massimo sforzo per ostacolare il flusso di rifornimenti in arrivo dalla Sicilia. Il D-day per il nuovo tentativo di Anderson era stato fissato per il 25 novembre. Le forze in campo, comprendevano la 78th Infantry Division del maggior generale Vyvyan Eveleigh, ed una brigata motocorazzata denominata "Blade Force" equipaggiata con carri leggeri Stuart, dove i britannici erano stati costretti ad indossare uniformi americane per non urtare la suscettibilità dei francesi. Alle forze britanniche erano stati aggregati alcuni reparti americani, nessuno dei quali superiore al battaglione, più tutti reparti francesi del generale Barré. Alla 78th Infantry Division, era stato affidato il compito di esercitare lo sforzo principale attaccando a nord insieme alla 36th Infantry Brigade, che doveva muovere verso Biserta sulla strada Djebel Abiod - Mateur. Nel frattempo la 11th Infantry Brigade avrebbe attaccato da sud, seguendo la strada Medjez El Bab - Tebourba, per poi piegare a nord est e convergere verso Tunisi insieme alla brigata motocorazzata, Blade Force, che doveva avanzare al centro sulla strada Beja - Sidi Nsir. Infine all'estremo sud, il 56th Recce Regiment avrebbe risalito la strada Pont du Fahs - Oudna cercando di impadronirsi del campo d'aviazione di quest'ultima località e minacciare Tunisi.

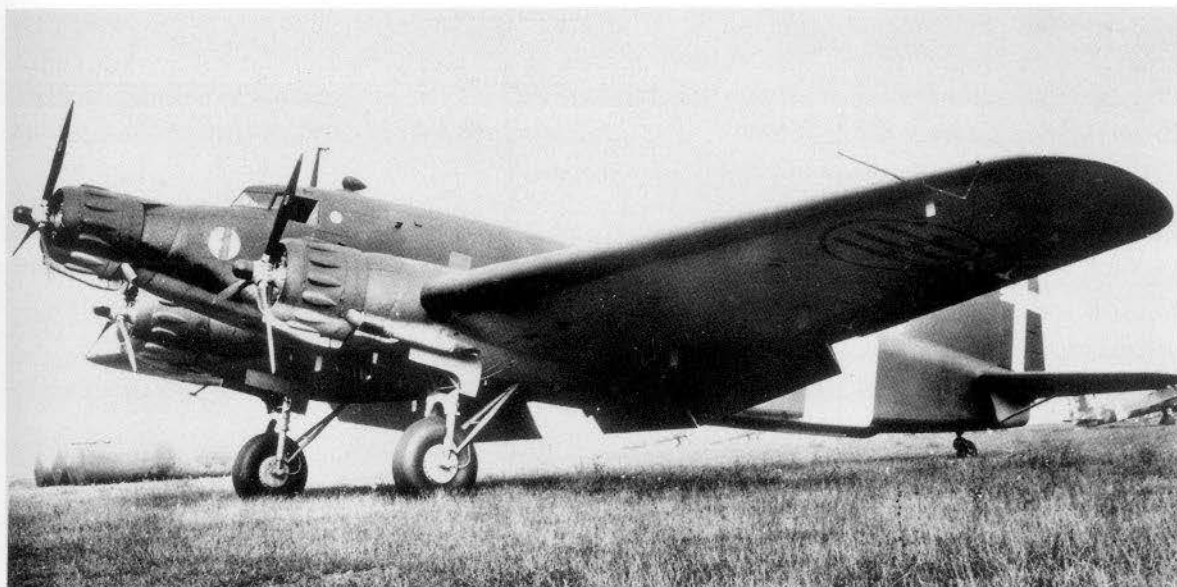
Secondo il piano d'operazioni, una volta raggiunta Tebourba, la "Blade Force" e la 11th Brigade avrebbero dovuto muovere unite su Djedeida, che era praticamente la porta di Tunisi. Ognuna delle principali colonne era stata rinforzata con unità americane. La compagnia E, del 13th Armored Regiment era stata aggregata al 36th Group. Il 1° Battaglione del 1st Armored Regiment operava insieme ai corazzati della "Blade Force" e quattro unità americane - fra cui il 2° Battaglione del 13th Armored Regiment e il 701st Tank Destroyer Battalion - erano state assegnate alla 11th Brigade.

Impaziente di spingersi avanti prima che il contingente dell'Asse ricevesse altri rinforzi, il generale Eveleigh aveva lanciato le sue truppe ad oriente, dove il 17 novembre si erano scontrate con piccoli distaccamenti italo tedeschi, che Nehring - per guadagnare tempo - aveva mandato avanti da Tunisi senza neppure riunirli in unità organiche. Il contatto fra le avanguardie di Eveleigh ed un gruppo da combattimento raccogliettico, formato con circa trecento fallschirmjäger del gruppo "Witzig" ed altrettanti paracadutisti del 1° Battaglione d'assalto della Regia Aeronautica, appoggiato da alcuni semoventi leggeri L6/40 del CXXXVI Battaglione del R.E., ebbe luogo a Medjez-el-Bab, un passo montano a 60 chilometri da Tu-

121 B.H. Liddell Hart, op. cit. p. 471.

122 "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", US Army, online page 1 November 2000, p.3. Secondo questa pubblicazione l'Asse disponeva di circa 15.000 soldati tedeschi e 9.000 italiani.

123 B.H. Liddell Hart, op. cit. p. 471.



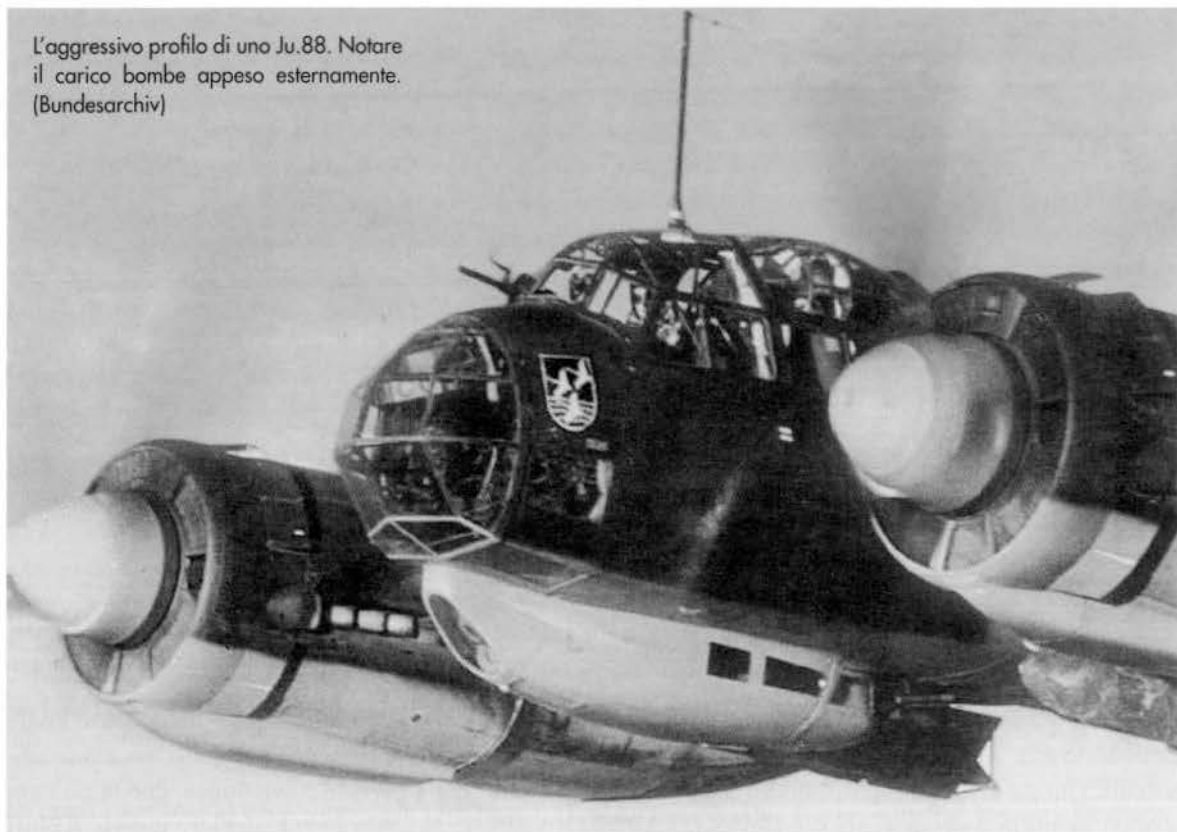
Fiat G.12 da trasporto (collezione F. Pedriali).

nisi¹²⁴. Per nulla intimiditi dalla schiacciante superiorità delle forze avversarie, i parà italiani e tedeschi lanciarono una serie di piccoli audaci attacchi di disturbo simulando la presenza di reparti assai più consistenti. Queste azioni intimidirono gli ancora inesperti quadri della divisione britannica, che dopo ogni attacco, prima di contrattaccare prendevano tempo per ripristinare lo schieramento dei loro reparti. Il bluff durò poco, ma abbastanza da scombicare gli ambiziosi progetti Alleati. Quando la 11th Brigade riprese la marcia verso Tunisi, erano già in campo nuove truppe dell'Asse, nel frattempo arrivate in Tunisia, fra le quali un piccolo contingente di carri armati della 10. Panzerdivision. Ancora una volta l'avanzata britannica fu bloccata, mentre le sue immediate retrovie subivano i micidiali attacchi degli Stukas e degli FW.190 del Fliegerführer Tunis e dei caccia e bombardieri italiani, che decollavano dai campi della Sardegna e di Pantelleria.

La forte resistenza rese più cauto Eveleigh, senza però arrestare l'avanzata della 78th Division. Come stabilito in precedenza, la 1^a Armata cercò subito di infilare un cuneo fra Tunisi e Biserta che, essendo sede di una grande base marittima, era la preda più ambita. Infatti gli Alleati avevano pensato di stabilirvi una forza navale avanzata con cui assumere il completo controllo del Canale di Sicilia ed isolare le truppe di Rommel, che combattevano in Libia. Presa Biserta, Eveleigh avrebbe dovuto scardinare le difese di Tunisi e costringere le forze dell'Asse a ritirarsi nella penisola di capo Bon. Ma per questo ambizioso piano occorreavano anche le forze, che ancora stavano arrancando verso il fronte su sgangherati automezzi forniti dai francesi, pertanto la ripresa dell'offensiva dovette essere rinviata alla notte fra il 24 ed il 25 novembre.

124 Per dettagli sulle forze corazzate italiane ed Alleate impegnate a Medjez-el-Bab, vedi Naglieri Valerio, "Carri armati nel deserto", E. Albertelli editore, Parma, 1972, pp.109 e segg.

L'aggressivo profilo di uno Ju.88. Notare il carico bombe appeso esternamente. (Bundesarchiv)



Le prime battaglie aeree nei cieli tunisini

I primi incontri con l'aviazione dell'Asse avevano molto preoccupato il Comando Alleato, che temeva particolarmente i cinque gruppi da caccia ed il gruppo di bombardieri in picchiata dislocati sui campi tunisini¹²⁵. Appunto per contenere questa minaccia, il 22 novembre, tre giorni prima della ripresa offensiva, l'Eastern Air Command aveva spostato uno squadrone di Spitfire a Souk el Arba, una base che per la RAF sarebbe poi rimasta la più avanzata per tutto il critico periodo novembre - febbraio. Tuttavia nello stesso giorno in cui gli Spitfire furono spostati a Souk-el-Arba, la base fu visitata da due ondate di FW.190 e Me.109, di cui la seconda scortata da undici Macchi MC.202. L'attacco mise praticamente a terra il nuovo reparto distruggendo undici Spitfires. Nel frattempo i B-17 ed i DB-7 americani ed uno squadrone di Bisley dello E.A.C. avevano iniziato una serie di attacchi sugli aeroporti di Tunisi e Biserta nel tentativo di paralizzare o quanto meno di ridurre l'attività degli aerei dell'Asse.

I B-17 del 97th B.G. di base a Tafaraoui furono protagonisti di un abortito bombardamento su Elmas - di cui parleremo più avanti - che aveva come obiettivo la base utilizzata dai bombardieri, che battevano i porti e gli aeroporti dell'Algeria. Per difendere questi ultimi la XII A.F. aveva concentrato ben quattro gruppi da caccia (1st, 14th, 31st e 53^d F.G.) sui campi attorno ad Algeri ed Orano¹²⁶. Un provvedimento indicativo della grande importanza, che gli Alleati davano alla difesa dei porti algerini e dei convogli in

¹²⁵ U.S. Army, "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", US Army online, November 2000, p.5.

¹²⁶ Circa il numero dei gruppi caccia vedi: Craven & Cate, op. cit. Vol. II, p. 83. L'assegnazione di un numero sproporzionato di aerei alla protezione dei porti fu aspramente criticata nel rapporto steso dal Brigadier General L.S. Kuter vice comandante della NATAF, vedi "Northwest African Tactical Air Force Headquarters, May 12, 1943, Subject: Organization of American Air Forces" p. 7, (d) Air Support set-up, AFHRA, micr. A-6011, frame 0016.

navigazione nel Mediterraneo Occidentale. È certo che un paio di gruppi caccia in più avrebbero fatto la differenza in Tunisia, dove gli aerei d'assalto tedeschi la facevano praticamente da padroni. Tuttavia erano sicuramente necessari in Algeria per difendere i porti dai pericolosi e quotidiani attacchi degli aerei dell'Asse. Comunque ci furono anche eccezioni alla regola. Il 21 novembre uno squadron di P-38 del 14th F.G. fu trasferito in zona d'operazioni a Youk-les Bains, dove immediatamente fu impiegato in un paio di attacchi a bassa quota contro una colonna tedesca in movimento verso Gafsa. Questo brillante inizio fu però seguito da un incidente abbastanza strano in rapporto ai mezzi ed all'organizzazione dell'aviazione statunitense. Terminata la seconda missione lo squadron rientrò al campo quando il sole era già sceso sotto l'orizzonte. La mancanza di luci di segnalazione sulle piste causò una serie di tremende scassate, che provocarono la perdita di sei Lightning. Però, data la necessità di potenziare le forze caccia sul fronte tunisino e di porre contemporaneamente rimedio a questo mezzo disastro, il 26 novembre la XII Air Force dispose il trasferimento ad Youk-les Bains di uno squadron di P-38 del 1st F.G.¹²⁷. Nel frattempo, seppure a ranghi ridotti il 14th F.G., utilizzando la grande autonomia dei suoi P-38, aveva iniziato ad attaccare gli aerei da trasporto diretti agli aeroporti tunisini. Il 24 novembre, i Lightning del 49th Squadron intercettarono all'altezza di Mares, ad una quarantina di chilometri da Sfax, sette S.82 del SAS che trasportavano profughi evacuati da Tripoli. I tenenti Virgil Lusk e James Butler rivendicarono la distruzione di *"quattro S.81 a testa"*. Fortunatamente, i piloti del SAS riuscirono a portare in salvo i loro velivoli che, sebbene molto danneggiati, atterrarono tutti regolarmente nei pressi di Sfax. Purtroppo fra i passeggeri c'erano stati tre morti e cinque feriti¹²⁸.

Il miraggio: a Tunisi entro l'anno

Completata la loro preparazione, gli Alleati ripresero l'offensiva nella notte fra il 24 ed il 25. Favorita da una brillante luce lunare, la 11th Infantry Brigade avanzò su Medjez el Bab, ma dopo essere stata bloccata da un furibondo fuoco d'artiglieria e di armi leggere, alle prime luci dell'alba batté in ritirata. Lo stesso trattamento fu riservato ad uno dei suoi distaccamenti, che aveva cercato di bucare le linee italo tedesche da altra direzione. Dopo questo successo, le truppe dell'Asse sorprendentemente ripiegarono su Djedeida, lasciando via libera ai britannici, che nella notte sul 26 raggiunsero Medjez el Bab e nelle prime ore del 27 la città di Tebourba. Intanto nel settore centrale, la "Blade Force", i cui reparti corazzati contavano oltre cento carri armati, di cui oltre la metà americani, si era mossa nelle prime ore del 25 senza quasi trovare resistenza, eccetto le sporadiche azioni a fuoco di alcune pattuglie esploranti. All'indomani la "Blade Force" raggiunse il passo di Chouigui a nord di Tebourba, dove i corazzati statunitensi per la prima volta dall'inizio della guerra si trovarono faccia a faccia con carri armati tedeschi. Nonostante la inferiorità dei loro carri leggeri M-3A Stuart, gli americani conclusero praticamente alla pari lo scontro con i più potenti Mk.III e Mk.IV tedeschi. Attaccati improvvisamente da tergo dove le loro corazze erano più sottili, sette carri tedeschi furono distrutti contro sei americani, però questi ultimi rimasero padroni del campo di battaglia¹²⁹. Il giorno innanzi, diciassette Stuart della "Blade Force", durante l'avanzata verso Biserta erano improvvisamente entrati nel campo d'aviazione di Djedeida, demolendo sedici Stuka D3, del II/St.G3 (II Gruppo del 3° Stukageschwader), al costo di un solo carro distrutto ed alcuni danneggiati dalle mitragliere contraeree da 20 mm del campo impiegate come anticarro da qualche coriaceo artigliere

127 History of XII Air Force, op. cit. Chapt. III, p.18.

128 Civoli M. op. cit. p. 79. Secondo Pagani Flaminio (*"Ali d'aquila"* - autobiografia del gen. pilota Giuseppe Ruzzin, stampato in proprio, s.d. p.240) quattro dei sette S.82 della formazione sarebbero stati abbattuti.

129 Rick Atkinson *"Un esercito all'alba - La Guerra in Nordafrica 1942-1943"* Mondadori editore 2006, p.238.



Re.2001 della 362^a squadriglia, 22° Gruppo C.T.

della Flak¹³⁰. La gravità della situazione generale, unita al duro colpo inflitto al suo più efficace reparto d'assalto aereo, impressionarono talmente Nehring, che Kesselring dovette accorrere in Tunisia per tranquillizzarlo. Secondo l'imperturbabile capo dell'OBS la situazione non era poi tanto grave. Gli Alleati stavano avanzando con eccessiva circospezione, forse perché preoccupati di *"evitare qualsiasi rovescio"*¹³¹. Osservazione esatta. Infatti, due giorni dopo, la 36th Brigade che avanzava sulla strada costiera per Biserta - dopo avere cozzato contro bene occultate posizioni di armi automatiche nei pressi di Djefna - si ritirò precipitosamente sulle posizioni di partenza lasciando sul terreno 30 morti e 86 prigionieri.

Il mattino del 27, la 11th Brigade catturò il conteso nodo stradale di Medjez-el-Bab aprendosi finalmente la strada per Tunisi. Nel frattempo il 56th Recce Regiment, continuando la sua avanzata all'estrema la destra dello schieramento Alleato, era entrato in nella cittadina di Pont-du-Fhas, avvolta dal fumo e dalle fiamme dei depositi fatti saltare in aria dai tedeschi in ritirata. All'indomani - mentre il comando della brigata già respirava aria di vittoria - le punte avanzate ebbero l'amara sorpresa di essere attaccate da un grosso gruppo da combattimento appoggiato da quattro dei pressoché sconosciuti carri pesanti Mark VI Tiger da 57 tonnellate armati con il potente cannone da 88 mm. La repentina perdita di cinque carri armati, spacciati dagli 88 dei quasi invulnerabili Tiger, convinse il comando della brigata ad arrestare l'avanzata in attesa dell'intervento del U.S. 5th Field Artillery Battalion, un reparto da poco sbarcato ad Orano. Attesa delusa dagli inesperti artiglieri americani, che durante l'avvicinamento alla linea di combattimento, caddero in una imboscata, nella quale fu catturato l'intero comando del battaglione.

Tunisi era quasi a portata di mano, pertanto il 29 novembre Eveleigh fece un altro tentativo per conquistarla, mandando nuovamente all'attacco la "Blade Force" e l'11th Brigade Group. Ma la leggera linea difensiva italo tedesca tenne duro, nonostante la minaccia profilatasi sul suo fianco sinistro, 16 chilometri a nord est di Pont-du-Fhas, dove cinquecentotrenta parà della 1st Parachute Brigade britannica erano stati lanciati da quaranta C-47 dei T.C.G. 60th e 64th. I paracadutisti britannici avevano il compito di prendere

130 R. Atkinson, op. cit. p.222.

131 Kesselring A. op., cit. p.149.



Aeroporto di La Senia (Algeri) scarico materiali da un C-47 appartenete ai Troop Carrier Groups della XII Air Force.

gli aeroporti di Pont-du-Fhas, Depienne ed Oudna. L'ultimo dei quali distante appena 15 chilometri da Tunisi. Il lancio si era svolto regolarmente sotto la protezione di otto P-38 americani, quattro Hurricanes e quattordici Spitfires britannici, che avevano tenuto a bada un paio di caccia dell'Asse timidamente affacciatisi sulla scena¹³². Tuttavia una volta a terra i "berretti rossi" erano stati alquanto calorosamente accolti da un reparto di bersaglieri italiani, che era quasi riuscito a farli a pezzi con l'aiuto di alcuni blindati tedeschi. Cinque giorni dopo, i duecentoquarantuno malconci superstiti della 1st Parachute Brigade erano faticosamente rientrati nelle loro linee, concludendo con un clamoroso insuccesso la maggiore ed ultima operazione di truppe paracadutiste anglo americane effettuata nel Nord Africa¹³³.

Il contributo dell'aviazione dell'Asse era stato determinante per il buon risultato di molte delle prime azioni difensive - controffensive. La strage del II/St.G3 sul campo di Djedeida, per quanto bruciante, non era bastata a mettere fuori causa i reparti d'assalto della Luftwaffe¹³⁴. Il debole contrasto offerto sul campo di battaglia dalla caccia nemica aveva permesso ai rimanenti Ju.87 di agire quasi liberamente, sotto l'ala protettrice dei caccia di scorta, fra cui anche gli MC.202 del 155° Gruppo. I veterani equipaggi degli Stukas avevano "messo a dura prova il sistema nervoso" delle truppe alleate¹³⁵. Nel corso delle operazioni, la Luftflotte 2 aveva fatto intervenire anche aerei da combattimento Me.210 che decollavano direttamente da basi siciliane¹³⁶. I caccia tedeschi, che già in Marmarica avevano affrontato i pesanti "Liberators" della Ninth Air Force, per la prima volta dovettero vedersela con le temibili "Flying Fortress". Il primo incontro, avvenuto il 28 novembre, su Biserta, fu negativo per i B-17 del 97th B.G. che perse due aerei

132 "The AAF in Northwest Africa", già cit. p.26.

133 "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.9.

134 L'episodio è ricordato da Kesselring nelle sue memorie (op. cit. p. 148) dal quale abbiamo tratto il numero degli Stukas distrutti. Invece la History of XII Air Force (op. cit. III Chapt. p.16) rivendica 33 Stukas distrutti, ma questa cifra è contestata anche da B.H. Liddell Hart (op. cit. p. 475) che la riduce ad una ventina.

135 B.H. Liddell Hart, op. cit. p. 476.

136 Borgiotti G. e Gori C. op. cit. p.171.

nonostante la presenza di una nutrita scorta di Lockheed P-38¹³⁷.

Nelle sue memorie Kesselring ricordò con orgoglio che in quel periodo “*gli aviatori tedeschi avevano il dominio del cielo tunisino; gli attacchi a bassa quota contro le truppe americane ancora inesperte avevano talvolta effetti veramente terribili*”¹³⁸. Tuttavia, questi successi della Luftwaffe erano stati favoriti dalle difficoltà incontrate dall'Army Air Support Control nel dirigere le operazioni aeree tramite il caotico sistema di comunicazioni esistente fra i comandi delle truppe ed i campi d'aviazione più avanzati¹³⁹. Inoltre le truppe dell'Asse non avevano subito attacchi di cacciabombardieri Alleati¹⁴⁰. Questa lacuna aveva suscitato una polemica fra i comandi dell'aviazione ed il generale Anderson, che era rimasto impressionato dai successi dei bombardieri in picchiata e dei cacciabombardieri tedeschi. Ad una sua sollecitazione di impiegare nello stesso modo gli aerei Alleati, il generale Lawson aveva risposto che “*il ruolo primario dei suoi caccia era distruggere gli aerei nemici. E che avrebbe potuto usarli come cannoni a lunga portata su bersagli terrestri solo in eccezionali circostanze*”¹⁴¹. Il comando anglo americano elencò fra le cause dell'ultimo insuccesso, anche gli attacchi aerei contro i porti di Philippeville e Bougie ed in particolare quelli contro Bona, perché avevano frenato il potenziamento delle forze durante il corso dell'avanzata¹⁴².

Il 29 novembre, a quattro giorni dalla loro ripresa offensiva, gli Alleati avevano cominciato a segnare il passo. Di fronte alla tenace resistenza dei soldati dell'Asse, la forte 36th Brigade che puntava su Biserta aveva potuto guadagnare un solo chilometro. Cocciutamente il generale Vyvyan Eveleigh si era apprestato a tentare un nuovo sfondamento a nord ovest di Mateur con l'aiuto delle artiglierie e dei carri armati del Combat Command B della 1st Armoured Division USA, che era appena arrivato in prima linea. I bombardieri medi Alleati si erano prodigati per sostenere Eveleigh, eseguendo preventivi attacchi sugli aeroporti di Gabes ed el-Aouina. Quest'ultimo fu bombardato pure dai B-17 del 97th B.G. decollati dal lontano aeroporto di Tifariti (Algeri). Ma neppure questa volta Eveleigh conseguì l'agognato sfondamento.

Respinti gli attacchi su Biserta e Tunisi, Kesselring decise che era giunto il tempo di passare immediatamente alla controffensiva per non consentire agli avversari di riordinarsi. Il 1^o dicembre, sollecitato personalmente da Kesselring, Nehring anticipò l'imminente mossa di Eveleigh contrattaccando con due colonne rinforzate da una quarantina di carri armati, il cui compito era la riconquista di Tebourba. Sostenute dai micidiali attacchi degli Stukas e dei Focke Wulf 190, le truppe italo tedesche colpirono inaspettatamente gli Alleati sul fianco destro, costringendo la Blade Force ad una precipitosa ritirata sulla strada di Medjez el Bab, che “*fu presto congestionata da veicoli di tutti i tipi, i quali costituirono un più che invitante bersaglio per l'artiglieria ed i bombardieri in picchiata tedeschi*”¹⁴³. Nonostante l'iniziale successo, le due colonne furono bloccate da un violento bombardamento di aerei e di artiglieria mentre erano già in vista del loro obiettivo. Comunque all'indomani Nehring riprese pervicacemente ad avanzare verso Tebourba, mettendo in linea anche due potenti carri “Tiger”.

Al termine della giornata Anderson telegrafò ad Eisenhower che senza adeguati rinforzi di truppe ed aerei non avrebbe potuto prendere né Tunisi né Biserta. Nel suo messaggio Anderson mise in evidenza gli insistenti bombardamenti degli Stukas, che né i P-38 né gli Spitfires riuscivano a contenere, poiché la distanza delle loro basi dal campo di battaglia limitava l'autonomia delle pattuglie incaricate di proteggere le truppe. Invece gli Ju.87, le cui basi erano a non più di dieci minuti di volo dalla zona d'operazioni,

137 The history of the Twelfth Air Force, III Chap. p. 17.

138 Kesselring A. op. cit. p. 154.

139 RAF Narrative (First draft), “The North African Campaign, November 1942 - May 1943”, p.76.

140 RAF Narrative (First draft), “The North African Campaign, November 1942 - May 1943”, p.76.

141 RAF Narrative (First draft), “The North African Campaign, November 1942 - May 1943”, p.80.

142 RAF Narrative (First draft), “The North African Campaign, November 1942 - May 1943”, p.195.

143 “Tunisia, the US Army campaigns of World War II”, op. cit. p.10.

potevano attendere che i caccia alleati si allontanassero prima di iniziare le loro azioni¹⁴⁴. Ma c'era di più. Gli aerei della Luftwaffe potevano ripetere gli attacchi più volte al giorno, sia partendo dagli adiacenti campi attorno a Tunisi che dalle solide piste di volo sul vicino versante orientale della catena montuosa dell'Atlante. Invece i cacciabombardieri alleati dovevano limitarsi ad una sola missione al giorno, dato che partivano da campi troppo lontani dal campo di battaglia. Si erano anche verificati casi in cui le forze di terra erano rimaste senza copertura aerea avendo raggiunto zone oltre il raggio d'azione dei caccia. Ad accrescere le difficoltà degli aerei alleati si erano aggiunte le differenze climatiche. Nei mesi di novembre e dicembre, ad oriente delle montagne digradanti verso la costa orientale della Tunisia le giornate climaticamente favorevoli erano più numerose, mentre nelle zone dove stavano i campi alleati queste erano generalmente molto più piovose. Queste diversità concedevano alle squadriglie dell'Asse sia migliori condizioni di visibilità che maggiore tempo per utilizzare questo vantaggio. Quindi potevano dare la caccia anche a bersagli occasionali, come colonne corazzate e concentramenti di fanteria, mentre le squadriglie alleate dovevano accontentarsi di bombardare bersagli predeterminati come aeroporti e aeree di rifornimento¹⁴⁵.

Nei primi quattro giorni di dicembre Nehring mantenne l'iniziativa cercando di allargare il perimetro della testa di ponte ad est di Tebourba. Mentre le truppe dei due schieramenti continuavano a giostrare attorno a Tebourba e Medjez el-Bab, l'aviazione americana aveva cominciato a battere i porti con tutti i bombardieri disponibili per ostacolare l'arrivo dei rinforzi dall'Europa. Il 3 dicembre, caccia tedeschi tempestivamente allertati dai radar erano saliti in quota prima dell'arrivo su Biserta di una formazione di B-17 del 97th B.G. scortati da P-38. I caccia Lockheed protessero molto bene i B-17, però cinque furono abbattuti¹⁴⁶. A parziale compenso di queste brucianti perdite, i cacciatori americani rivendicarono tre Me.109 distrutti. In realtà i caccia tedeschi impegnati nel combattimento erano i FW.190 del II./JG.2, un reparto che in quella occasione perse il suo primo aereo in un combattimento nei cieli africani¹⁴⁷. In ogni modo, grazie al sacrificio di cinque P-38, i B-17 ebbero la possibilità di realizzare buoni centri sui docks e su due navi, sebbene la loro "bomb run" fosse stata contrastata da una contraerea più potente e precisa del solito¹⁴⁸.

Incitato da Eisenhower, Anderson fece un ultimo tentativo, durante il quale la continuità degli attacchi dei bombardieri in picchiata tedeschi riuscì a saturare le capacità di intervento dei P-38 e degli Spitfires. Fra l'altro, quest'ultimi furono contrastati con estrema decisione anche dai Macchi Mc.202 che scortavano gli Stukas. I caccia P-38, gli unici cui la larga autonomia consentiva lunghe crociere di protezione sulla 1^a Armata, non erano ancora abbastanza numerosi per sopperire alle carenze degli Spitfires in servizio con la RAF e l'USAAF, che partivano dalla lontana base di Souk-el-Arba. Ed una volta arrivati sul campo di battaglia, non avevano abbastanza carburante per pattugliarlo per oltre una decina di minuti¹⁴⁹.

Le difficoltà incontrate da truppe non avvezze a sopportare pesanti attacchi aerei, senza disporre di una adeguata copertura aerea, vennero sottolineate dal comandante della 1^a Armata: *"Le forze aeree nemiche [saranno] ancora attive contro le nostre truppe sinché la nostra Air Force non farà almeno un riuscito attacco contro gli Ju.87, obbligandoli a liberarsi delle bombe. Insolitamente i pesanti attacchi in picchiata [avvengono] alla mattina. Il tentativo deve essere eseguito senza indugi domani, con i caccia di base a Medjez el Bab nella speranza di alleggerire il fardello che questi continui attacchi in picchiata pongono sulle nostre stanchissime truppe, le quali io non posso sostituire per almeno altri tre giorni. Sinché non si potrà adeguatamente trattare questa minaccia aerea, non mi sembrano esserci possibilità di ridurre lo*

144 Craven & Cate, op. cit. Vol. III, p. 89.

145 "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.10.

146 Tre furono abbattuti su Biserta ed altri due furono dati per dispersi. Vedi Craven & Cate, op. cit. vol. III.

147 Weal John, "Jagdgeschwader 2 Richthofen", Osprey Aviation, 2000, p.96, Craven & Cate, op. cit. vol. III.

148 Craven & Cate, op. cit. Vol. III, p. 90.

149 Craven & Cate, op. cit. Vol. III, pp. 89-90.



Formazione di P-38 del 1st Fighter Group sorvola il campo di Youk le Bains. Circa dicembre 1942.

*sforzo che io ora chiedo agli squadroni della RAF e dell'USAAF, che mi danno il loro appoggio*¹⁵⁰.

Questa richiesta, inoltrata il 3 dicembre, fu ritenuta dalla RAF l'equivalente di un ordine tassativo. Pertanto all'indomani, nel tentativo di ridurre gli attacchi degli Stukas, che in quel preciso momento si accanivano contro la 1st Armoured Division USA, la RAF decise di impiegare i bombardieri leggeri notturni Bisley dello Squadron No.18, appena arrivato a Souk el Arba, per bombardare in pieno giorno il campo d'aviazione di Chouigui, ritenuto la principale base degli aerei da combattimento tedeschi. Nonostante l'assicurazione che allo Squadron era stata assegnata una scorta indiretta di Spitfires, il suo comandante, lo Wing Commander H.C. Malcom, aveva chiesto di annullare la missione facendo presente che la zona era fortemente pattugliata dai caccia tedeschi¹⁵¹. Purtroppo non fu ascoltato ed il suo Squadron ne pagò le conseguenze. Gli Spitfires decollati dieci minuti prima dei nove Bisley incaricati dell'azione furono impegnati da Bf.109 dello Jagdgeschwader 53 poco prima di raggiungere l'area dell'obiettivo. I Bisley, che li seguivano appresso, persero tempo a localizzare il campo d'aviazione, e mentre stavano per attaccarlo furono sorpresi a bassa quota da un secondo gruppo di caccia tedeschi. Solo tre Bisley sopravvissero alla prima passata dei Bf.109, e nessuno alla seconda¹⁵². Una siffatta tragedia non passò inosservata, tanto che da allora la RAF radiò il Bisley dalle azioni diurne¹⁵³. Non ebbe migliore fortuna neppure il tentativo di trasferire alcuni Spitfires della RAF a Medjez el Bab, allora la base aerea più avanzata occupata da Anderson. La relativa vicinanza alla zona d'operazioni avrebbe permesso a questi caccia di rimanere in aria più a lungo. Il 5 dicembre sei Spitfires dello Squadron No.93, in procinto di atterrare a Medjez el Bab furono attaccati da Fw.190, probabilmente del III./SKG.10, che avevano atteso il loro arrivo ad alta quota. Due Spitfires furono subito abbattuti, mentre i quattro superstiti rientrarono fortunatamente a Souk el Arba,

150 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign, November 1942 - May 1943", p.77.

151 "Organisation of American Air Forces" May 12 1943, p.3, § (4), AFHRA - 6011.

152 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign, November 1942 - May 1943", p.84. Lo W/Cdr. H.C. Malcom fu decorato alla memoria con la Victoria Cross, la più alta onorificenza britannica per atti di valore.

153 Borgiotti e Gori, op. cit. p. 174.



P-38 del 1st Fighter Group sulla pista di Youk le Bains. Circa dicembre 1942.

tutti gravemente danneggiati¹⁵⁴. Un altro scacco, seppure di dimensioni più contenute, toccò alla formazione di trentasei B-17, che il 18 dicembre si presentò sul cielo di Biserta scortata da sedici P-38 del 1st F.G.. Messi preventivamente in allarme dai radar, sia la Flak che i Messerschmitt riscossero un discreto pedaggio dalla formazione, abbattendo un bombardiere e quattro caccia. Poiché un altro bombardiere si distrusse al rientro, la missione costò ai B-17 il 5,5% della loro forza, mentre ai P-38 costò il 25%¹⁵⁵.

La ininterrotta serie di successi tedeschi, sia sul fronte terrestre che quello aereo impressionarono parecchio, soprattutto i comandanti in sottordine. Il colonnello Paul Robinett, comandante del 13^o battaglione corazzato della 1st Armoured Division, si prese la briga di scrivere direttamente al capo di stato maggiore generale USA, George Marshall: *“Il coordinamento degli attacchi dei carri con la fanteria e l'aviazione è stato perfetto da parte tedesca. Da parte nostra deve essere ancora messo a punto [...] Gli uomini non resistono allo stress fisico e mentale dei costanti bombardamenti aerei se non hanno la sensazione che sia stato fatto tutto il possibile per sconfiggere lo sforzo aereo nemico [...] Sanno quello che vedono, e al momento attuale c'è ben poco da vedere della nostra aviazione”*¹⁵⁶.

154 RAF Narrative (First draft), “The North African Campaign, November 1942 - May 1943”, p.81.

155 Rust K. Op. cit. p. 11.

156 PM Robinett a GC Marshall, 8 dicembre 1942 (NARA, RG 165, E 13, box 106) citato da Rick Aktinson, op. cit. p.263.

L'Asse alla controffensiva

Come Kesselring aveva intuito, era arrivato il momento di passare al contrattacco. Grazie alla relativa rapidità e sicurezza con cui allora truppe e materiali potevano arrivare in Tunisia via mare¹⁵⁷ (una quindicina di ore di navigazione fra Trapani e Tunisi) gli italo tedeschi avevano già traghettato forti aliquote della 10ª Panzer Division, della 334ª Infanterie Division, il 501º Gruppo carri Tiger, il reggimento Broich e gran parte del 30º Corpo d'armata italiano del generale Sogno, costituito da una brigata speciale e dalla divisione aerotrasportabile "Superga". Per espresso volere di Hitler al contingente corazzato erano stati inclusi 19 esemplari dei nuovissimi carri Tiger¹⁵⁸. A seguito del personale intervento del Führer, che faceva molto affidamento sui Tiger, erano state adottate misure speciali per proteggere le navi che trasportavano questi carri. Oltre alla consueta scorta navale, la Regia Aeronautica aveva disposto che il convoglio fosse permanentemente protetto durante le ore diurne da almeno sei caccia, e che fossero effettuate battute antisommergibile in concorso con mezzi della Regia Marina su una ampia fascia di mare attorno alla rotta¹⁵⁹. Nonostante gli effettivi tedeschi disponibili in Tunisia fossero ancora relativamente modesti, su suggerimento di Kesselring, Hitler aveva autorizzato la formazione della 5ª Armata affidandone il comando al generale Jürger von Arnim, che il 6 dicembre passò senza indugi all'attacco.

La 5ª Armata si impadronì subito del Djebel el Guessa, una serie di colline, circa 7 chilometri a sud di Tebourba, dopo avere alquanto strapazzato elementi del U.S. 6th Armored Infantry Regiment. Nei quattro giorni successivi il magistrale impiego dei pochi carri armati e dei bombardieri in picchiata risultò ancora una volta decisivo.

Alla sera del 10 dicembre Anderson era stato respinto sino a Medjez El-Bab, una quarantina di chilometri ad ovest della linea Tebourba - Mateur, da lui raggiunta solo pochi giorni prima. Era praticamente una disfatta. Alle perdite sul campo di battaglia, la 1ª Armata dovette aggiungere quella di un migliaio di uomini arresi al nemico. Il Combat Command B della U.S. 1st Armoured Division era stato fatto letteralmente a pezzi, lasciando sul terreno 73 carri armati, 430 veicoli e 70 cannoni¹⁶⁰.

Il cocente insuccesso fu accusato soprattutto da Eisenhower, che *"frustrato e furioso scrisse una bruciante descrizione delle prestazioni alleate nella campagna di Tunisi, confidando al capo di stato maggiore generale George Marshall, che a suo avviso le operazioni americane e britanniche erano state condotte violando ogni accettato principio tattico di guerra e sarebbero state condannate nei decenni a venire in tutte le scuole militari"*¹⁶¹.

Nonostante la serie di batoste, il generale Anderson, pressato senza tregua da Eisenhower, dovette decidersi a sferrare un ultimo e decisivo attacco, che fu fissato per il 22 dicembre, con l'obiettivo minimo di conquistare Tunisi¹⁶². Più che dagli incitamenti del Comandante in Capo, Anderson fu confortato dall'arrivo di nuovi reparti, che portarono i suoi effettivi ad un totale di 20.000 britannici, 11.800 americani e 7.000 francesi¹⁶³. Un forza ritenuta più che sufficiente per battere le truppe dell'Asse, le quali secondo una stima dei servizi di "intelligence" non superavano i 25.000 effettivi. Data la palese superiorità numerica della sua Armata, Anderson riteneva possibile che un colpo vibrato rapidamente avrebbe presto superato sia le difficoltà create dagli aerei d'assalto dell'Asse sia l'azione frenante esercitata dalle inci-

157 Bauer Eddy, op. cit. vol.4, p.109.

158 "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", op. cit. Vol.2, I Tomo, p. 470, Per il numero dei carri Tiger, vedi Naglieri Valerio, "Carri armati nel deserto", Albertelli Edit. Parma 1972.

159 "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", op. cit. Vol.2, I Tomo, p. 472.

160 Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.10.

161 Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.10.

162 History of the Twelfth Air Force, Cap. III, p. 9. AFHRA , A-6002.

163 "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.10.



Accampamento di fortuna del 1st Fighter Group a Youk le Bains. Circa dicembre 1942. Sullo sfondo P-38 parcheggiati.

pienti piogge sulla mobilità dei suoi reparti motorizzati.

L'attacco, iniziato nel pomeriggio del 22 dicembre, sembrò dapprima destinato al successo. Il U.S. 18th Regimental Combat Team e le British Coldstream Guards fecero qualche progresso verso Tunisi. Ma due giorni dopo furono repentinamente fermati da un deciso contrattacco, e dal 26 furono costretti a ritirarsi sulla linea da cui erano partiti dopo avere subito 534 perdite¹⁶⁴.

Subito dopo, con l'approvazione di Eisenhower, Anderson mise al sicuro le sue truppe dietro la linea Djebel Abiod - Medjez-el-Bab chiudendo definitivamente l'estremo tentativo di prendere Tunisi prima della fine dell'anno. Per completare il quadro aggiungiamo che nelle settimane precedenti alcuni battaglioni motorizzati italo tedeschi avevano occupato Sfax e Gabes sfrattandone i reparti di paracadutisti americani, che vi si erano insediati, e ripristinando i collegamenti via terra con le forze italo tedesche della Tripolitania¹⁶⁵.

Il successo della 5^a Armata italo tedesca era stato assolutamente sorprendente, soprattutto in rapporto alla esiguità degli effettivi impiegati ed al fatto che molti dei suoi reparti erano ancora incompleti. Forse l'ultima spinta offensiva alleata, avrebbe potuto raggiungere la meta se, oltre ad impiegare le forze della Eastern Task Force ed il male armato corpo d'armata francese di Barrè, Eisenhower avesse richiamato dal Marocco una parte della 5^a Armata US del generale Mark Clark, le cui quattro divisioni facevano vita di guarnigione proteggendo le basi algerine e le retrovie della Eastern Task Force da un improbabile contrattacco tedesco attraverso il Marocco spagnolo.

Ancora una volta la superiorità aerea sul campo di battaglia, conquistata e tenacemente mantenuta

164 "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.11.

165 Naglieri Valerio, "Carri armati nel deserto", Albertelli Edit. Parma 1972, p.109.



Bombardiere notturno Blenheim V - Bisley della RAF sul fronte tunisino (US Army)

dalla Luftwaffe, era stata determinante. I continui bombardamenti e mitragliamenti sulle poche strade della collinosa regione, dove si incolonnavano le truppe anglo-americane causarono forti perdite ed ostacolarono l'afflusso in linea di rifornimenti e rinforzi. Il generale francese Beaufre, allora comandante di un reparto marocchino aggregato alla Eastern Task Force, rimase impressionato dallo spettacolo delle strade, che *"di giorno erano diventate cimiteri di veicoli, di cui si scorgevano di tanto in tanto le carcasse crivellate dai colpi"*, e sulle quali *"si poteva circolare solo scrutando il cielo e buttandosi nei fossati al primo allarme"*¹⁶⁶. Una situazione alla quale le truppe alleate - e soprattutto quelle americane - non erano ancora allenate e che stavano subendo per la prima e forse ultima volta nel corso della guerra. In seguito l'USAAF prese il sopravvento, ma non prima di avere eliminato tutti i difetti organizzativi e logistici che le avevano impedito di trarre il massimo rendimento da tutta la sua esuberante potenza aerea.

In questa fase della campagna di Tunisia l'aviazione dell'Asse, oltre ad intervenire direttamente sul campo di battaglia, aveva tenuto costantemente sotto tiro le basi di rifornimento della Eastern Task Force, ed in particolare il porto di Bona, che era il più prossimo al teatro d'operazioni. Gli Alleati calcolarono che fra il 13 dicembre ed il 1° febbraio sullo scalo marittimo di Bona piovvero oltre duemila bombe di varia potenza. La violenza e la frequenza degli attacchi aerei, fra cui non pochi quelli italiani, costrinsero gli Alleati a potenziarne le difese valendosi anche dei caccia dell'Armée de l'Air disponibili nel Nord Africa e dei nuovi reparti di caccia notturna spediti d'urgenza dalla Gran Bretagna¹⁶⁷.

Dopo avere respinto l'ultimo attacco contro Tunisi, von Arnim - la cui 5ª Armata Corazzata consisteva nel gruppo corazzato von Broich nell'area di Biserta, nella Panzer Division.10 (incompleta) al centro e nella divisione italiana "Superga" sul fianco sud - non riposò a lungo sugli allori. Approfittando del vantaggio materiale e morale acquisito durante la sua controffensiva, con una serie di puntate e rapide mano-

¹⁶⁶ Bauer Eddy, op. cit. vol.4, p.291.

¹⁶⁷ Craven & Cate, op. cit. vol.II, p. 145.

Un Bf.109 dello JG.53. Un reparto che inflisse duri colpi alle forze aeree alleate nelle prime fasi della campagna di Tunisia.



vre riuscì a consolidare la testa di ponte, riunendo i perimetri difensivi di Tunisi e Biserta all'interno di un unico fronte che andava da Biserta, sulla costa occidentale, sino a Enfidaville sulla costa orientale.

Data la situazione Eisenhower, abbandonate momentaneamente le velleità offensive, organizzò rapidamente due grosse armate, trasferendo sul fronte tunisino tutte le nuove unità disponibili in Marocco ed in Algeria. Due divisioni britanniche di recente arrivo furono inviate nel settore nord, dove insieme alla 6th Armoured Division ed alla veterana 78th Infantry Divisions, costituirono la 1^a Armata britannica agli ordini del generale Anderson. Il U.S. II Corps (maggiore generale Lloyd R. Fredendall) - formato con forti aliquote di quattro divisioni di fanteria americane (1st, 3d, 9th e 34th Infantry Divison) e con due divisioni corazzate (1st e 2d Armored) - fu invece schierato nel settore centrale. Il settore sud, ai margini del deserto, fu affidato ad un corpo d'armata francese formato da due divisioni.

Nell'attesa di una stagione più favorevole per le operazioni, ambedue gli avversari cercarono di rafforzare i propri schieramenti. Tuttavia, mentre gli Alleati avevano poche difficoltà per aumentare le proprie forze in Tunisia, poiché dominavano già il Mediterraneo Occidentale ed avevano praticamente vinto la battaglia dell'Atlantico, l'Asse, dal mese di gennaio aveva cominciato a pagare pedaggi sempre più salati per gli uomini, i mezzi ed i rifornimenti che spediva in Tunisia. Nel periodo novembre - febbraio nonostante le crociere effettuate dalle forze aeronavali di Malta, nel Canale di Sicilia erano transitati 112.000 uomini e 101.000 tonnellate di materiali diretti in Tunisia¹⁶⁸. Poi il traffico marittimo andò progressivamente diminuendo a causa delle perdite di naviglio¹⁶⁹.

Le forze aeree dell'Asse in Tunisia all'inizio del 1943

Mentre la 5^a Armata stava assestandosi su un fronte che garantiva il possesso di Tunisi e Biserta e dell'area sud orientale della Tunisia, la Luftwaffe e la Regia Aeronautica avevano riorganizzato i loro reparti sulle vecchie basi aeree francesi, opportunamente migliorate con l'aggiunta di aeree di decentramento e piazzole di sosta blindate. Avevano inoltre costruito una serie di campi di fortuna accuratamente decentrati ed occultati all'osservazione aerea. Con una maggiore disponibilità di mezzi, l'aviazione dell'Asse avrebbe allora avuto potuto proiettare la superiorità aerea inizialmente acquisita anche sul re-

¹⁶⁸ "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.13.

¹⁶⁹ Giorgerini G. op. cit. p.539.



Un pilota della 367^a Squadriglia del 150^o Gruppo C.T. "Asso di Spade".
Un reparto assai attivo nelle scorte sulle rotte del Canale di Sicilia. (Collezione F. Pedriali)

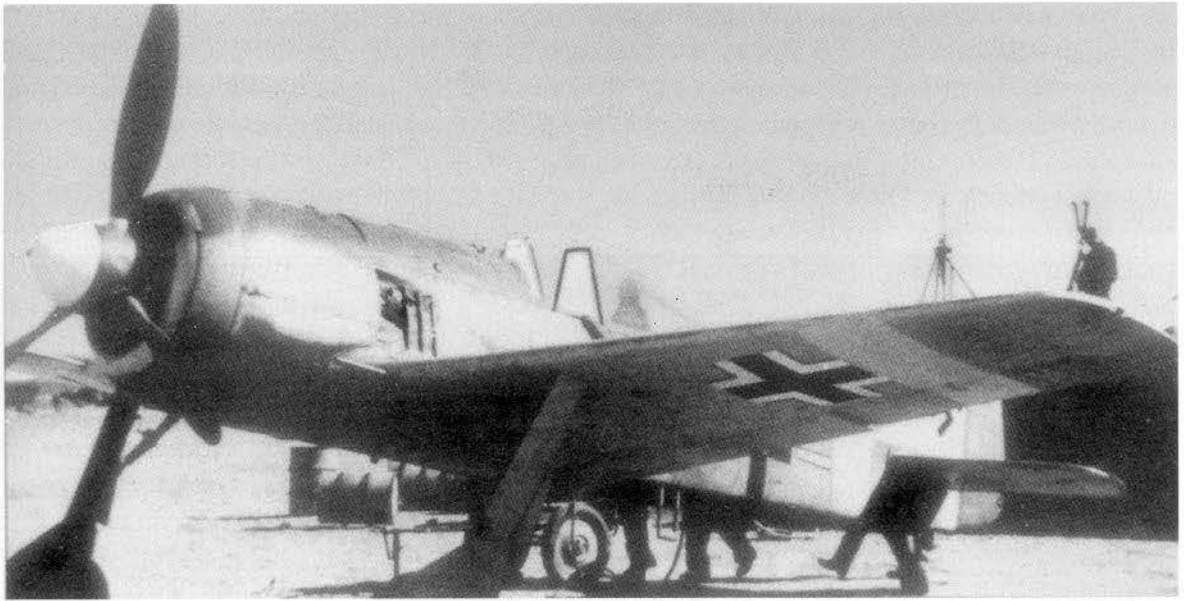
stante Nord Africa. In realtà esistevano appena risorse sufficienti per rinviare ad una scadenza più o meno lontana il declino delle loro fortune in Africa. Quando e come ciò sarebbe avvenuto dipendeva essenzialmente dalla rapidità con cui l'arma aerea tedesca poteva provvedere ai reintegri oppure aumentare la forza dei suoi reparti per mantenere l'ascendente conquistato all'inizio della campagna di Tunisia. In effetti alla fine del 1943, la Luftwaffe aveva ancora abbastanza risorse per rimpiazzare le perdite, ma non per potenziare i Fliegerkorps, che operavano nel Mediterraneo. Per contro le aviazioni alleate - una volta risolti i problemi logistici ed organizzativi - potevano disporre del massiccio potenziale umano ed industriale occorrente per mettere in servizio un numero soverchiante di reparti in tempi relativamente brevi.

Sul fronte russo, il 19 novembre l'Armata Rossa era passata al contrattacco sfondando le linee della 3^a Armata rumena e travolgendo ampi settori lungo il fiume Don. Cinque giorni dopo la 6^a Armata di von Paulus, che ancora stava combattendo per conquistare Stalingrado, era stata completamente accerchiata. La decisione di Hitler di non autorizzarne la ritirata aveva impegnato oltre misura le risorse della Luftwaffe. Ma se la Luftwaffe era in difficoltà, la Regia Aeronautica era prossima al collasso. Ad eccezione delle poche unità da caccia e da trasporto sul fronte russo, tutti gli altri reparti erano dislocati nel Mediterraneo. Ma anche questi avevano cominciato ad accusare un preoccupante calo di efficienza a causa del costante ed irrimediabile decremento della produzione aeronautica nazionale¹⁷⁰. Per mantenere in Tunisia una modesta forza con aerei da caccia e d'assalto (equivalente ad un terzo di quella tedesca) e per fornire le scorte ai convogli, l'aeronautica italiana aveva drenato mezzi ed uomini dai reparti metropolitani.

Nei mesi di novembre e dicembre, le forze aeree dell'Asse, e segnatamente quelle tedesche, avevano esercitato una costante pressione su tutto il Mediterraneo Occidentale, ottenendo ragguardevoli successi contro il naviglio alleato sia in navigazione che all'ancora nei porti algerini. Gli alti comandi italiani e tedeschi avevano ottimisticamente attribuito a questi iniziali successi il merito di avere rallentato la spinta anglo americana verso Tunisi¹⁷¹. Tuttavia lo stesso feldmaresciallo Albert Kesselring ammise che,

¹⁷⁰ Vedi G. Santoro, op. cit. p. 471 e segg.

¹⁷¹ Stato Maggiore Aeronautica, Prot.N. 51255/Op del 25 dicembre 1942, "Azioni aeree contro porti e naviglio nemico nel Nord Africa Francese", Mattesini F. e Cermelli M. Le direttive Tecniche di Superaereo, Vol. II. Tomo I, Ufficio Storico SMA, Roma, 1992, p. 539.



Dicembre 1942, un Focke Wulf FW.190A-4 dello JG.2 a Kairouan (Tunisia) (BDA)

nonostante lo spirito di sacrificio degli aviatori, *“il successo rimase inferiore alle aspettative”*¹⁷². Sinché l'aviazione alleata non avesse risolto i problemi connessi all'asestamento dei reparti sulle basi nordafricane ed i suoi aviatori non avessero acquisito sufficiente esperienza bellica, la Luftwaffe e la Regia Aeronautica avrebbero potuto sfruttare i vantaggi forniti dall'esperienza e dall'ardimento dei loro equipaggi, ed ovviamente quelli offerti dalle eccellenti basi aeree della Sardegna e della Sicilia, che permettevano ad aerosiluranti e bombardieri di operare con ogni tempo. Ciò nondimeno la situazione era precaria e sarebbe precipitata quando le forze aeree alleate avrebbero superato le iniziali difficoltà organizzative, i loro equipaggi avrebbero acquistato maggiore esperienza e sarebbero arrivati i nuovi reparti ed aerei in fase di approntamento negli Stati Uniti ed in Gran Bretagna.

Per conservare quel margine di vantaggio, rivelatosi determinante in novembre e dicembre contro la Eastern Task Force, l'aviazione dell'Asse avrebbe dovuto incrementare le forze aeree del Mediterraneo per intensificare gli attacchi ai convogli ed alle basi alleate, e nello stesso tempo potenziare quelle dislocate in Tunisia. Circa la possibilità di potenziare le forze aeree della Tunisia, il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Fougier era stato categorico. Il 24 dicembre aveva informato il Comando Supremo che: *“Per ottenere continuità ed intensità di intervento sarebbe necessario dislocare permanentemente delle forze aeree (italiane) in Tunisia, ma ciò non è per ora possibile per i seguenti motivi:*

- *difficoltà di trasferimento in Tunisia di carburanti e attrezzature logistiche per l'armamento degli aeroporti;*
- *scarsissime possibilità di difesa degli aeroporti contro gli attacchi aerei”*

Passando ad esaminare la situazione dei reparti caccia italiani del settore, Fougier aveva osservato che lo scarso numero di quelli disponibili non permetteva alle loro crociere di avere quella continuità e frequenza, che erano indispensabili per proteggere dagli attacchi aerei i porti di Biserta, Tunisi, Susa (Sousse) e Sfax¹⁷³. Il pessimismo di Fougier si sarebbe accentuato se avesse saputo che i successi dell'aviazione dell'Asse durante le prime fasi della campagna erano dovute in larga parte a gravi carenze organizzative delle forze aeree alleate, a deficienze nella loro catena di comando ed ai superati sistemi con i quali era

¹⁷² A. Kesselring op. cit. p. 147.

¹⁷³ “Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943”, op. cit. vol. 2°, I Tomo p. 536.



Ju.87 dello Stukageshwader.3 e trasporti Ju.52 su un campo africano. (Collezione F. Pedriali)

stato gestito il supporto aereo tattico. Appena le esperienze acquisite sul campo fossero state recepite, le loro azioni sarebbero state condotte con quella potenza ed incisività, che furono poi esiziali per le armate dell'Asse in Tunisia.

Sino quasi alla fine del 1942, prima per l'ostilità germanica, e poi per deficienza di aerei ed effettivi, la presenza delle forze aeree in Tunisia era stata limitata al 155° Gruppo C.T. L'11 dicembre, dopo avere perduto dieci MC.202 per cause belliche, il 155° era stato richiamato in Sicilia per essere riorganizzato e riequipaggiato insieme al 20° Gruppo C.T. (51° Stormo), che aveva sempre operato da Castelvetrano svolgendo una intensa attività punteggiata da combattimenti aerei, intercettazioni su allarme, crociere di protezione sui porti e scorte ai convogli¹⁷⁴.

Il 31 dicembre, a seguito del ripiegamento dalla Tripolitania dei comandi dell'Armata Corazzata Italo Tedesca, Superaereo ordinò il trasferimento in Tunisia della 5ª Squadra Aerea con quanto rimaneva di aerei e reparti efficienti. Il 6° Gruppo C.T. (Squadriglie 77ª e 78ª su Macchi MC.202 e Sq. 82ª su MC.200) e la 368ª squadriglia d'assalto (Fiat G.50) andarono a Sfax, mentre la 384ª squadriglia d'assalto (MC.200) fu dislocata ad el-Aouina¹⁷⁵. Prima dell'arrivo dei superstiti reparti della 5ª Squadra Aerea, il supporto aereo alle operazioni terrestri era stato un compito quasi esclusivo del Fliegerführer Tunis, che operando con la consueta energia, aveva ottenuto buoni successi, fra i quali l'attacco al campo d'aviazione di Bona, dove il 26 dicembre aveva distrutto al suolo bombardieri medi B-25 e B-26.

L'assenza di aerei d'assalto italiani, mentre Tunisi era attaccata dalla Eastern Task Force ed il XIX Corpo francese tentava di scendere dalla dorsale orientale nella piana di Sfax, non era stata gradita da Superaereo. Il 23 dicembre, il comando dell'Aeronautica Sicilia ricevette il perentorio ordine di partecipare più attivamente alle operazioni in corso¹⁷⁶. Il 29 dicembre - quando i francesi erano stati già respinti

¹⁷⁴ Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, "I reparti dell'Aeronautica Militare Italiana - Cenni storici - I reparti decorati", Roma, ristampa 1977, p.162.

¹⁷⁵ Santoro G.op, cit. p. 498.

¹⁷⁶ Santoro G.op, cit. p. 498.

con sensibili perdite - il Comando Aeronautica Sicilia era riuscito a radunare una quarantina di aerei - fra MC.200, Fiat G.50, CR.42, ed i relativi MC.202 di scorta - che era stata inviata ad attaccare il traffico sul nodo stradale di Kairouan e sul passo di Pichon. La richiesta del comando truppe italiano che aveva provocato l'azione era già stata largamente superata dagli eventi. Infatti i francesi si erano ritirati dietro il passo di Pichon da almeno quattro giorni¹⁷⁷. All'operazione parteciparono due pattuglie, di cinque G.50 ciascuna del 151° Gruppo Caccia "Asso di Spade", ma - data la mancanza di bersagli utili - ambedue erano rientrate a Pantelleria con le bombe ancora appese alle ali¹⁷⁸. Non soddisfatto del risultato, all'indomani il Comando Aeronautica Sicilia inviò per la seconda volta i G.50 del 151° Gruppo e la relativa scorta a cercare obiettivi nella zona di Pichon, dove furono distrutti alcuni automezzi in movimento sulla rotabile del passo¹⁷⁹.

Le impegnative battaglie del dicembre attorno a Tunisi, non avevano diminuito la forza del *Fliegerführer Tunis*, che alla fine del mese aveva circa 125 caccia appartenenti allo JG.53 "Pik As" e ad elementi degli JG.2 e 51, nonostante la perdita di un centinaio Bf.109, nel corso del mese. I suoi reparti d'assalto disponevano ancora di un centinaio di velivoli, fra Ju.87, Hs.129 e Fw.190 nonostante che in dicembre ne avessero perduti almeno una ventina. Alla fine di dicembre, grazie ai pronti reintegri ed all'arrivo di aerei supplementari, il *Fliegerführer Tunis* aveva in forza 235 aerei in luogo dei 200 di inizio mese¹⁸⁰.

Essendo impossibile trasferire in Tunisia maggiori forze aeree per le ragioni già evidenziate da Fougier, l'aviazione dell'Asse poteva contare solo sui bombardieri e gli aerosiluranti basati in Sicilia e Sardegna. Tuttavia anche gli aerei d'assalto del *Fliegerführer Tunis* potevano sferrare buoni colpi, purché gli obiettivi fossero compresi nel loro raggio d'azione. Nella notte sul 1° gennaio 1943, dieci Ju.87D del II/St.G.3 ed otto Fw.190A del III./SKG.10 ottennero sul porto di Bona uno dei migliori successi dell'aviazione d'assalto, danneggiando gravemente l'incrociatore AJAX e tre piroscafi britannici. All'indomani la Luftwaffe eseguì altri due fortunati attacchi sul porto di Bona, di cui il primo sferrato dal *Fliegerführer Tunis* con dieci Ju.87D e nove Fw.190A ed il secondo dal II.*Fliegerkorps* con otto Ju.88. Un dragamine di squadra, una petroliera ed un piroscafo andarono a fondo, mentre un altro piroscafo fu danneggiato.

L'11 gennaio, gli americani cercarono di restituire il colpo inviando venti Fortezze Volanti scortate da dieci P-38 ad attaccare il porto di La Goulette (Biserta). Dopo una passata sulle installazioni portuali contrastata solo dalla Flak, i bombardieri furono attaccati da una quarantina di caccia fra tedeschi ed italiani. I velivoli italiani furono riconosciuti per la loro tipica mimetizzazione color sabbia con macchie marrone. Con molta generosità i mitraglieri dei B-17 rivendicarono quattordici caccia distrutti, altri dieci probabilmente distrutti e non meno di dodici danneggiati. Più parcamente i piloti dei P-38 rivendicarono due Messerschmitt 109 abbattuti e due danneggiati. In cambio di questa improbabile mattanza di caccia dell'Asse - 16 abbattuti, 10 probabili e 14 danneggiati - gli americani ammisero la perdita di due Lightning¹⁸¹.

Nonostante gli sforzi per tenere in efficienza i propri reparti, l'aviazione dell'Asse mancava della forza necessaria per ottenere successi decisivi contro il naviglio ed i centri logistici degli Alleati. Lo Ju.88, che costituiva la spina dorsale dei reparti da bombardamento tedeschi, era un buon bombardiere medio, capace di effettuare anche precisi attacchi in picchiata, ma non idoneo per le pesanti ed incisive azioni a largo raggio, che la situazione strategica avrebbe richiesto. Inoltre a causa del loro debole armamento difensivo e dei metodi d'attacco a media e bassa quota, le sue perdite erano in genere abbastanza alte, e molte volte sproporzionate ai risultati. Nonostante il numero e la determinazione dei suoi attacchi la Luftwaffe era riuscita a ridurre solo marginalmente l'enorme flusso di rifornimenti del nemico, che affluivano

177 Vedi: Blumenson Martin, "Tre giorni alla disfatta", Gherardo Casini Editore, Roma 1969, p. 90.

178 Tarantola Eugenio, "Il 150°, 151°, 153° Gruppo Caccia", SMA Ufficio Storico, Roma 1987, p.144.

179 Tarantola Eugenio, "Il 150°, 151°, 153° Gruppo Caccia", SMA Ufficio Storico, Roma 1987, p.144.

180 German Order of Battle, Statistics as of Quarter years 1938-45, AFHRA 137.306-14 roll A1128 USAF Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama, via Michael Holm. Gli Jagdgeschwadern operavano dai campi di Sidi Ahmed, Djedeida, El-Aouina, Mateur, Gabes e Sebala.

181 Summary of Weekly Activities Twelfth Air Force, 11 January 1943, AFHRA A-6011.



Spitfire VC del 52nd F.G. 5th Squadron, abbattuto sulla Tunisia da caccia italiani.

nei porti del Nord Africa. Il feldmaresciallo Kesselring ammise che nonostante *“le operazioni dell’arma aerea nel Mediterraneo Occidentale si svolgessero con successo, e marina tedesca ed italiana facessero quanto era umanamente possibile, le forze non erano sufficienti di fronte alla vastità dello spazio in cui operavano”*¹⁸².

Visti i risultati conseguiti dalla Luftwaffe nelle prime settimane di “Torch”, anche l’alto comando tedesco avrebbe dovuto trarre l’ovvia conclusione che per ottenere risultati apprezzabili nel Mediterraneo era necessario mettere in campo una potente forza da bombardamento strategico. E forse - nonostante il relativamente modesto numero di bombardieri pesanti prodotti dall’industria germanica - ciò rientrava ancora nelle possibilità della Luftwaffe. Tuttavia all’inizio del 1943, Hitler decise di dissipare le ultime capacità del bombardamento strategico tedesco per lanciare l’*England Angriff*. Una operazione di rappresaglia su Londra e dintorni, del tutto inutile ai fini dell’economia bellica generale e conclusasi nell’aprile con la perdita di 329 bombardieri sui 695 inizialmente in linea¹⁸³. Questa preziosa massa di bombardieri - fra cui 35 nuovi quadrimotori He.177 ed alcune decine di quadrimotori FW.200 - ed i suoi esperti equipaggi, avrebbe sicuramente reso di più nel Mediterraneo, dove nei primi mesi del 1943, i Kampfgeschwadern della 2^a Flotta Aerea tedesca e gli smilzi reparti italiani avevano a disposizione mezzi insufficienti per ostacolare il fiume di uomini, materiali e mezzi navali che affluiva nei porti del Nord Africa in previsione di impiegarli nell’invasione del territorio italiano¹⁸⁴.

182 A. Kesselring op. cit. p. 154.

183 Per l’England Angrif vedi “W. Murray, “Strategy for defeat the Luftwaffe 1933 - 1945”, p. 250.

184 Alla fine del novembre 1942 sette He.177 del I/KG50 erano stati inviati sul campo di Stalino (vicino al Mare di Azov) per essere impiegati come trasporti nel ponte aereo che riforniva la 6^a Armata assediata a Stalingrado. Un ruolo cui i costosi bombardieri pesanti erano assolutamente inadatti, come dimostrò il loro irrisorio contributo limitato a poche missioni, nelle quali cinque He.177 andarono perduti insieme al *gruppenkommandeur* maggiore Scheede. (Hayward Joel S.A., “Stopped at Stalingrad”, University Press of Kansas, Lawrence, Kansas, 1998, pp. 248 - 249. Green William, War planes of the second world war”, Mac Donald London 1970, vol. nine, p. 157).

Capitolo III

Da el-Alamein a Capo Bon

La ritirata dell'Armata Corazzata Italo Tedesca in Tunisia

Il fallimento delle operazioni Alleate sulla dorsale montana orientale
della Tunisia (gennaio - febbraio 1943)

Impieghi e scelte operative del bombardamento Alleato nel primo bimestre 1943

Kasserine: l'ultima vittoria africana di Rommel

L'occasione perduta

Operazioni e situazione delle forze aeree italo tedesche in Tunisia sino al marzo 1943

Una lezione velocemente appresa: riorganizzazione e nuove dottrine d'impiego
dell'aviazione Alleata nel Mediterraneo

La fine del Gruppo Armate d'Africa

Personale della XII A.F.
scarica la macchina fotografica
da un ricognitore P-38.



La ritirata dell'Armata Corazzata Italo Tedesca in Tunisia

Gli iniziali successi in Tunisia avevano illuso Hitler ed i suoi collaboratori sulle reali possibilità di mantenere una testa di ponte nel Nord Africa. Una illusione non condivisa dal feldmaresciallo Erwin Rommel, che pochi giorni dopo lo sbarco anglo americano nel Nord Africa francese aveva confidato al generale Mancinelli Scotti, ufficiale di collegamento dello Stato Maggiore italiano con l'Armata Corazzata Italo Tedesca (ACIT), di essere *"convinto della opportunità di sgomberare l'Africa"*¹. Sino da quando era iniziata l'operazione "Torch", Rommel aveva capito che la difesa della Tunisia poteva avere un certo senso solo se avesse permesso *"di guadagnare tempo e di portare in salvo sul continente il maggiore numero possibile di provati combattenti. Poiché non poteva più esservi alcuna possibilità di rifornire ed armare in Tunisia un gruppo di armate, bisognava ridurre le truppe combattenti a poche e bene armate unità. [...] sarebbe stato necessario portare via un numero sempre maggiore di truppe a mezzo di aeroplani da trasporto, chiatte e navi da guerra [...] Quando infine gli anglo-americani avessero conquistato la Tunisia non avrebbero dovuto trovare nessuno o pochissimi prigionieri e rimanere con tanto di naso esattamente come noi a Dunkerke"*². Un concetto che, il 24 novembre, il feldmaresciallo tedesco aveva cercato di fare accettare ai Marescialli Cavallero e Bastico ed al feldmaresciallo Kesselring³. Non essendo riuscito a convincerli, il 28 novembre, con un colpo di testa tipico del suo carattere, Rommel aveva delegato il comando dell'ACIT al suo stato maggiore e, mentre le sue truppe erano in piena ritirata, era volato al quartiere generale di Rastenburg per perorare personalmente questa idea dinanzi ad Hitler. Ottenne solo una rabbiosa esplosione d'ira del Führer, che dopo avere rigettato l'idea di sgomberare l'Africa, congedò bruscamente il feldmaresciallo con la generica promessa di inviargli i rifornimenti necessari per arrestare l'avanzata della 8ª Armata alla stretta di Mersa el-Brega⁴.

Mentre il comandante dell'ACIT era a Rastenburg, il Maresciallo Bastico si era attivamente impegnato per ripristinarne la capacità combattiva, affiancando ai pochi reparti organici scampati alla battaglia di el-Alamein, tutte le unità italiane disponibili in Libia: ovvero la divisione di fanteria motorizzata Giovani Fascisti e le incomplete divisioni La Spezia e Centauro [corazzata] da poco arrivate in Africa. Appena rientrato in Libia, Rommel cominciò di malavoglia ad organizzare la difesa di Mersa El-Brega, in ottemperanza ai categorici ordini impartiti sia da Hitler che da Mussolini. Ma l'impresa si era rivelata impossibile, poiché non erano arrivati né i promessi rincarzi di uomini e materiali, né il carburante necessario per quelle fulminee manovre nel deserto, che erano sempre state la sua migliore e più temibile risorsa. Conscio dell'enorme importanza di proteggere dagli attacchi aerei le proprie truppe e le relative vie di

1 Il colloquio ebbe luogo il 14 novembre 1943. Mancinelli Scotti Giuseppe, "Dal fronte dell'Africa Settentrionale (1942- 1943), Rizzoli Editore, Milano 1970, p. 222.

2 Rommel Erwin, "Guerra senza odio", Garzanti, Milano 1959, p.339

3 Cavallero era il capo di Stato Maggiore Generale delle FFAAA italiane, Bastico era comandante delle Forze Armate in Libia e Kesselring era capo dell'Oberbefehlshaber Sud (n.d.A.).

4 Rommel Erwin, op. cit. p.332.



Il Feldmaresciallo Erwin Rommel (a sin. nell'immagine), giudicava intenzionale la Tunisia, pertanto cercò di convincere Hitler ad evacuare l'Africa, riportando in Europa quante più truppe e materiali fosse possibile.

rifornimento, e dell'esigenza di attaccare invece quelle del nemico, Rommel aveva chiesto con urgenza un *"notevole rafforzamento dell'aviazione"*, ed inoltre la garanzia di ricevere regolari rifornimenti di carburante. Ma nessuna garanzia, se non accompagnata da una forte presenza aerea, poteva valere contro la risorta potenza offensiva di Malta. In novembre, gli attacchi ai convogli delle forze aeronavali dell'isola avevano fatto scendere ad appena 5.000 tonnellate i rifornimenti di carburante per l'armata corazzata italo tedesca. La maggiore parte dei quali era arrivata per via aerea, mentre 8.100 tonnellate erano affondate con le navi che le trasportavano⁵. Altre 3.500 tonnellate di carburante erano state affondate il 12 dicembre mentre stava sviluppandosi l'attacco dell'8ª Armata contro schieramento italo tedesco ad ovest di Mersa El-Brega. Privo dei mezzi per una difesa manovrata, Rommel aveva obbligatoriamente dovuto compiere un ulteriore balzo indietro verso Tripoli. Nuove linee difensive erano state imbastite successivamente a Buerat, ad Homs e l'ultima davanti a Tripoli. Comunque nessuna linea aveva potuto essere tenuta a lungo. Il 25 dicembre, con il trasferimento del suo quartiere generale in Tunisia, Rommel aveva praticamente chiuso la partita in Libia, dove la disparità delle forze lasciava pochi dubbi circa la validità della *"difesa sino all'estremo"*, che Mussolini gli aveva perentoriamente ordinato il 19 dicembre⁶. Tuttavia per l'indomito Rommel, il trasferimento dell'ACIT dalla Libia alla Tunisia non era ancora una sconfitta definitiva, ma era semplicemente un movimento strategico, che egli aveva deliberatamente accelerato per rendere possibile un modo di *"agire secondo altri punti di vista strategici [...] riunendo il grosso delle forze motorizzate delle due armate (l'ACIT e la 5ª di von Arnim), per attaccare gli americani ed i britannici nella Tunisia occidentale e possibilmente costringerli alla ritirata"*⁷. In sintesi: Rommel intendeva ritirare ad ovest il più rapidamente possibile le sue forze per attaccare Eisenhower, prima che l'8ª Armata del cauto Montgomery avesse il tempo di riorganizzare le proprie linee di rifornimento ed attaccare la linea del Mareth. Un complesso di apprestamenti difensivi di modesto valore costruito negli anni '30 dai francesi sul

5 Rommel Erwin, op. cit. 338.

6 Rommel Erwin, op. cit. 344.

7 Rommel Erwin, op. cit. 368.



Il Capo di Stato Maggiore Generale, Maresciallo Ugo Cavallero, (al centro nell'immagine), seppure tardivamente si convinse che, mancando le possibilità di conservare la Tripolitania e forse anche la Tunisia, sarebbe stato meglio riportare in Italia quanti più materiali e truppe fosse possibile.

confine libico – tunisino, che era stato recentemente riattato ed irrobustito dai genieri italiani e tedeschi. Tuttavia, il fine ultimo della manovra di Rommel rimaneva sempre l'evacuazione della Tunisia con il contemporaneo salvataggio delle veterane truppe italo tedesche.

Inopinatamente alle stesse conclusioni era arrivato, sia pure con ritardo, anche il capo di Stato Maggiore Generale italiano, Maresciallo Ugo Cavallero. Il 18 dicembre, mentre il generale Anderson aveva quasi rinunciato all'idea di raggiungere Tunisi, Cavallero aveva avuto un incontro con i vertici militari tedeschi al quartiere generale di Hitler per definire la strategia e gli obiettivi delle future operazioni in Tunisia. Dopo animata discussione, era stato deciso di tenere la testa di ponte in Tunisia e resistere in Libia, tuttavia non erano state definite in modo credibile le motivazioni e gli obiettivi di tale strategia. Nel corso della riunione, Göring si era lanciato, col pieno assenso di Hitler, nella descrizione di un immaginoso progetto per conquistare sia Algeri che il lontano Marocco. Era tuttavia stato assai vago quando Cavallero aveva chiesto di dare un valido sostegno alla difesa della Tunisia inviando un adeguato contingente di forze aeree nel Mediterraneo⁸. Questi colloqui avevano avuto su Cavallero l'effetto diametralmente opposto a quello che si erano proposti gli alleati tedeschi.

Appena rientrato in Italia, Cavallero aveva chiaramente fatto sapere sia a Mussolini che al Re, che non essendo possibile conservare la Tripolitania e forse neppure la Tunisia, sarebbe stato meglio armonizzare le operazioni sui due fronti, col fine ultimo di riportare in Italia quanti più materiali e truppe fosse possibile⁹. Mussolini non aveva accettato questa proposta e - probabilmente a causa del "disfattismo" manifestato in quell'occasione da Cavallero, e forse anche per l'eccessiva condiscendenza che il Maresciallo aveva

8 Faldella E. "L'Italia nella seconda guerra mondiale", p. Cappelli, Rocca San Casciano (Forlì) 1960, pp.518, 523

9 Faldella E. "L'Italia nella seconda guerra mondiale", p. Cappelli, Rocca San Casciano (Forlì) 1960, pp.518. Sull'effettivo contenuto di queste proposte esistono molti dubbi. Nella sua "L'Italia della disfatta", Indro Montanelli scrive "Il figlio di Cavallero ha lasciato scritto che questi, a fine dicembre, aveva proposto al Re e a Mussolini *"di ripiegare tutte le forze in Sicilia e in Sardegna per provvedere alla diretta difesa del paese"* e che *"che la (sua) proposta fu giudicata irrealizzabile e soprattutto politicamente inopportuna"*. Ma di questa proposta non esiste traccia neppure nel diario del maresciallo Cavallero. I. Montanelli", "L'Italia della disfatta", Rizzoli editore, Milano febbraio 1983, p.268.

sempre avuto verso i tedeschi - il 1° febbraio 1943 lo aveva sostituito col generale Vittorio Ambrosio, un militare fedelissimo alla corona e da sempre poco ben disposto verso i tedeschi¹⁰. Una caratteristica, che dato il momento, non doveva dispiacere troppo al Duce.

Intanto in Libia, nonostante i ripetuti attacchi della Luftwaffe alle vie di rifornimento dell'8ª Armata, in buona parte sferrati da reparti basati sull'isola di Creta, Rommel era stato costretto a cedere una posizione dopo l'altra, dato che ogni volta queste correivano il rischio di essere aggirate dal lato del deserto¹¹. Il 22 gennaio, la "Volpe del Deserto" aveva sgomberato anche Tripoli, salvando le sue truppe da una inutile battaglia d'annientamento contro forze preponderanti. Appunto per questa coraggiosa decisione, l'ACIT aveva potuto ritirarsi in Tunisia in relativo buon ordine, e comunque non senza avere inferto qualche micidiale zampata alle avanguardie dell'8ª Armata. Insieme all'ACIT si erano salvati uomini ed equipaggiamenti del D.A.K. (Deutsches Afrika Corps formato dalle Panzer Division 15 e 21 e dalle Infanterie Division 90 e 164) nonché quelli delle divisioni *Pistoia*, *Trieste*, *La Spezia*, *Giovani Fascisti e Centauro*. Ovvero 28.000 combattenti germanici e 48.000 italiani con 110 carri armati (66 del DAK), 87 autoblindo (37 del DAK) e 561 cannoni (144 del DAK)¹². L'evacuazione di Tripoli era stata comunque troppo affrettata, perché - come acidamente osservò Kesselring - aveva causato l'abbandono di "una quantità di materiale che sarebbe tornato prezioso per le operazioni ulteriori"¹³. Da parte sua Rommel rimproverò alle "autorità supreme" di averlo costretto a sprecare migliaia di mine per fortificare le indifendibili posizioni di Buerat e di Homs, mentre lo stesso materiale sarebbe stato più utile in Tunisia¹⁴. La precipitosa ritirata aveva fra l'altro impedito di attuare un accurato piano di sabotaggi e demolizioni che avrebbero a lungo ritardato l'utilizzazione del porto di Tripoli. Alla fretta si aggiunse l'azione della IX Air Force, che fu inviata su Tripoli, appena la ricognizione Alleata segnalò che gli italiani stavano minando i moli del porto e mettendo in condizioni di galleggiamento alcune navi danneggiate. Venti B-24 dei Groups 376th e 98th cercarono di distruggere queste navi ai loro ancoraggi, per impedire che venissero rimorchiate ed affondate all'imboccatura del porto. I bombardamenti dei B-24 andarono avanti per quasi una settimana, ed alla fine rimasero solo quattro navi per formare le ostruzioni¹⁵. Inoltre, sempre a causa della frettolosa ritirata, non vi fu abbastanza tempo per realizzare più vaste demolizioni. Tutto ciò consentì agli alacri genieri britannici di ripristinare la funzionalità del porto in appena una settimana, permettendo a Montgomery di ricevere i rifornimenti, che evitarono all'8ª Armata di essere paralizzata da una grave crisi logistica. Grazie appunto al pronto ripristino del porto di Tripoli, a metà marzo, Montgomery poteva già ricevere giornalmente 2.000 tonnellate di rifornimenti, che in breve tempo lo misero in condizioni di attaccare la linea del Mareth¹⁶.

Secondo il generale Emilio Faldella, militare di vaglia e storico equilibrato, salvando in buone con-

10 Montanelli Indro, op. cit. p.270.

11 Un attacco dei B-25 della XII AF contro gli aeroporti tedeschi di Heraklion e Kastelelli (Creta), si era risolto in un mezzo disastro con la perdita di cinque bimotori, costretti dall'eccessivo consumo di carburante ad ammaraggi forzati. Aveva avuto invece successo un attacco sferrato il 2 gennaio dagli "heavies" della IX A.F. Vedi: James W. Walker, "The Liberandos" - a WWII History of the 376th Heavy Bombardment Group and its founding units", Editore: 376th Heavy Bombardment Group Veterans Association, Inc. Waco, Texas, 1994, p.88.

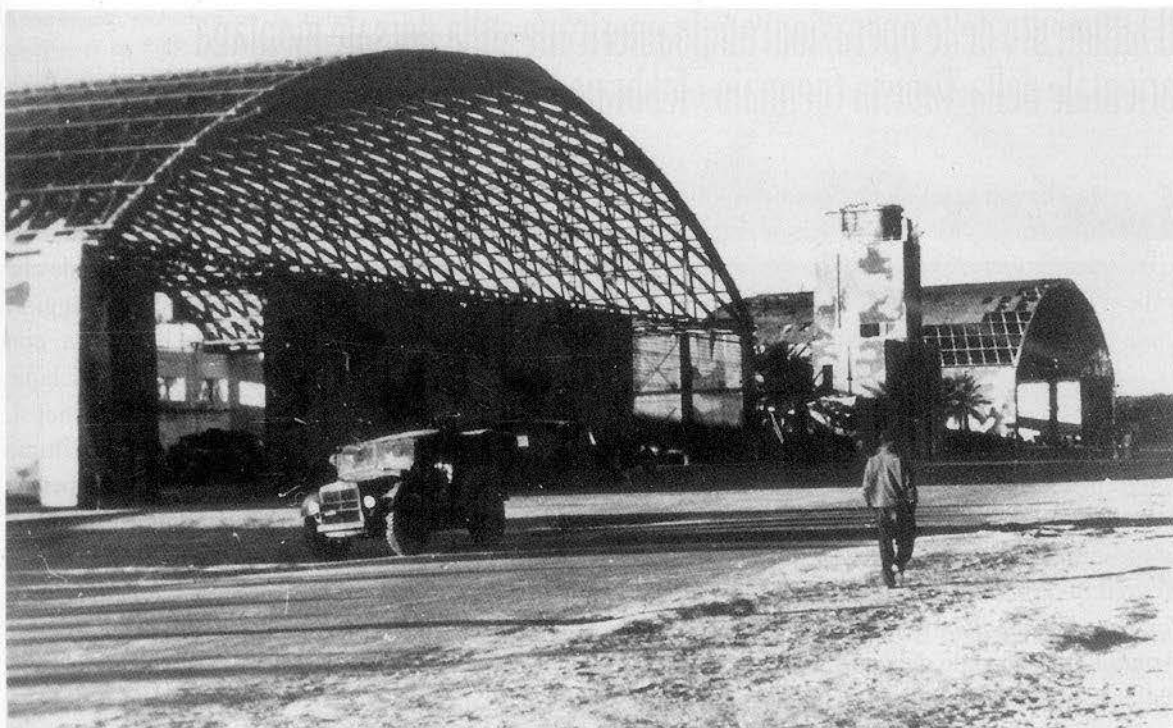
12 Faldella E. "L'Italia nella seconda guerra mondiale", p. Cappelli, Rocca San Casciano (Forlì)1960, pp.518., Borgiotti e Gori, op. cit. p.197.

13 Kesselring A. op. cit. p. 153.

14 Rommel E. op. cit. p. 363.

15 "Ninth Air Force in the Western Desert Campaign to 23 January 1943", Air Staff Intelligence Historical Division. USAF Historical Archives, Maxwell Air Force Base, Alabama.

16 Montgomery aveva affrettato la sua avanzata per non lasciare a Rommel il tempo di danneggiare il porto di Tripoli, un ritardo di dieci giorni avrebbe potuto costringerlo a ritirarsi (Montgomery Bernard "Da el-Alamein al fiume Sangro" p. 53, citato da Faldella E. "L'Italia nella seconda guerra mondiale", p. Cappelli, Rocca San Casciano (Forlì)1960, p.521)



Gli hangars semidistrutti di Castel Benito (Tripoli), poco prima dell'evacuazione dell'aeroporto. (Collezione F. Pedriali)

dizioni l'armata italo tedesca il feldmaresciallo Rommel aveva ottenuto un non disprezzabile risultato. Tuttavia *“lo scopo che avrebbe giustificato la rapidità della ritirata, e cioè il recupero delle forze ed il loro trasferimento in Italia, non fu raggiunto, ma non per colpa di Rommel, bensì per l'indecisione e le errate concezioni dell'O.K.W. e del Comando Supremo”*¹⁷.

Alla fine di gennaio l'Armata Corazzata Italo Tedesca era entrata in Tunisia. Mentre i suoi genieri lavoravano febbrilmente per rimettere in efficienza la vecchia linea fortificata francese del Mareth, Rommel aveva schierato parte delle sue unità fra Medenine e Ben Gardane con l'ordine di abbandonare questa posizione *“soltanto poco prima del previsto attacco, in modo che i britannici non potessero sistemarsi a difesa”*¹⁸. Dinamico come al solito, il feldmaresciallo non rimase ad attendere che Montgomery completasse i preparativi per una nuova offensiva, ma mise subito a frutto il tempo concessogli dal suo cauto avversario, radunando i reparti ancora efficienti del vecchio D.A.K. per sorprendere con un improvviso attacco il corpo d'armata americano schierato nel settore centrale della dorsale montana orientale. *“Noi volevamo – sono parole di Rommel – innanzi tutto eliminare, mediante distruzione dei concentramenti nemici nella zona di Gafsa, l'incombente pericolo che le nostre armate venissero separate da una puntata offensiva britannica proveniente da quella zona in direzione del mare”*¹⁹.

Ma prima di seguire le vicende dell'ultima fortunata offensiva del popolare feldmaresciallo tedesco, vediamo gli eventi seguiti al fallimento dell'ultimo tentativo Alleato di cacciare l'Asse fuori dalla Tunisia prima della fine del 1942.

17 Faldella E. *“L'Italia nella seconda guerra mondiale”*, p. Cappelli, Rocca San Casciano (Forlì)1960, p.523.

18 Rommel, op. cit. p. 367.

19 Rommel, op. cit. p. 367.

Il fallimento delle operazioni angloamericane sulla dorsale montana orientale della Tunisia (gennaio - febbraio 1943)

Le sfavorevoli condizioni climatiche tunisine nel mese di gennaio avevano rallentato ma non fermato le operazioni. Nel corso del mese, sia von Arnim che Eisenhower si erano battuti per migliorare le rispettive posizioni nella zona centrale, cercando soprattutto di assumere il controllo delle poche strade che valicavano la catena montagnosa orientale. Il 10 gennaio, Eisenhower riunì i comandanti delle maggiori unità per spiegare che, a causa della cattiva stagione e della lenta riorganizzazione della 1ª Armata, non sarebbe stato possibile eseguire altri attacchi sinché la stagione non fosse stata più favorevole, e comunque non prima di un paio di mesi²⁰. Nel frattempo la situazione in Africa stava continuamente evolvendosi. L'8ª Armata britannica stava per sfondare l'ultima linea che Rommel aveva imbastito a Buerat. Ultima difesa prima di Tripoli. Era prevedibile che con un ulteriore balzo all'indietro, verso il golfo di Gabes, le forze di Rommel si sarebbero ricongiunte con 5ª Armata italo tedesca di von Arnim. Pertanto Eisenhower propose di concentrare il II Corps US nell'aerea di Tebessa *"per una azione contro la costa allo scopo di tagliare la linea di comunicazione [alle spalle] delle forze di Rommel e di disperdere ed indebolire le forze nemiche della testa di ponte Biserta - Tunisi ed infine di rendere più facile il compito finale della 1ª Armata"*²¹. Il comando dell'operazione - denominazione in codice "Satin" - fu affidato al generale Fredendall, che aveva come obiettivo finale la conquista del porto di Sfax.

Preoccupato perché il fianco meridionale del II Corps si sarebbe trovato troppo esposto ad un eventuale contrattacco, Fredendall propose di proteggerlo con un movimento verso Gabes prima di convergere a nord contro Sfax. Il XIX Corpo d'Armata francese al comando del generale Juin, ritenuto particolarmente adatto alla guerra in montagna, ebbe compiti assai ambiziosi. Doveva prima operare più a settentrione irrompendo nella valle di Ousseltia, poi occupare i principali passi montani della Dorsale Orientale, ed infine gettarsi nella piana di Sfax. Con questi movimenti il XIX Corpo francese avrebbe dato un consistente appoggio alla azione sviluppata più a sud dal II Corps US, che nell'operazione aveva indubbiamente un ruolo molto più delicato e decisivo²². L'operazione "Satin" aveva suscitato grande interesse nel nuovo comandante del XII Air Support Command, generale Craig, perché se avesse avuto successo gli avrebbe permesso non solo di trasferire i suoi reparti sugli aeroporti di Gabes e Sfax ma anche di utilizzare le buone e numerose piste d'atterraggio disponibili nella piana costiera orientale²³. Secondo i piani prestabiliti le truppe da montagna francesi dovevano sviluppare i loro movimenti fra il 20 ed il 25 di gennaio, ma le truppe italo tedesche che sorvegliavano il settore ebbero sentore dei preparativi, pertanto alla fine di dicembre attaccarono i francesi costringendoli alla ritirata dopo la perdita di circa trecento uomini²⁴. Lo smacco era relativamente modesto, tuttavia ebbe l'imprevista conseguenza di sospendere l'approntamento del convoglio navale, che doveva trasferire a Sfax e Gabes i rifornimenti occorrenti per attivare le basi aeree ambite dal XII Air Support Command del generale Craig²⁵.

Essendo di vitale importanza mantenere sicuri collegamenti con l'armata di Rommel, a metà gennaio von Arnim decise di eliminare la minaccia costituita dal XIX Corpo francese attaccandolo nella zona di

20 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.115.

21 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.115.

22 Craven, op. cit. vol. II, p. 135.

23 Craven, op. cit. vol. II p.138.

24 "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.14.

25 Craven, op. cit. vol. II p.138.

Rifornimento munizioni per le mitragliatrici di un P-39. Un tipo d'aereo molto utilizzato in Tunisia per l'appoggio tattico. (USAF)



Le Kef, punto di giunzione fra il suo settore e quello della 1^a Armata britannica²⁶. L'operazione "Unternehmen Eilbote" (Corriere) preparata da von Arnim, cui partecipava una forza mista di fanterie tedesche ed italiane appoggiate da circa un centinaio di carri armati della Panzer Division 10, ebbe inizio il 18 gennaio. Presi alla sprovvista, i francesi arretrarono in disordine dopo avere perduto circa 3.500 uomini, 21 carri armati, 52 pezzi d'artiglieria e più di 200 veicoli. In soccorso dei francesi si mossero la 6th Armoured Division britannica ed il Combat Command B, della 1st Armored Division statunitense. Quest'ultimo nei giorni seguenti perse 202 uomini, ma in compenso, rivendicò la cattura di 211 prigionieri e distrusse 9 carri armati tedeschi²⁷. L'intervento delle unità corazzate alleate non riuscì però ad arrestare le truppe italo tedesche, che il 20 gennaio erano dilagate nel Djebel Chirich, assumendo il controllo del varco d'ingresso alla valle di Ousseltia ed isolando i francesi schierati sulla Dorsale Occidentale. Comunque dopo quattro giorni di accaniti combattimenti, le divisioni corazzate alleate riuscirono infine a togliere i francesi da questa brutta situazione. Il 25 gennaio, gli italo tedeschi sospesero gli attacchi, sistemandosi saldamente in difesa della valle di Ousseltia e dei passi della Dorsale Orientale.

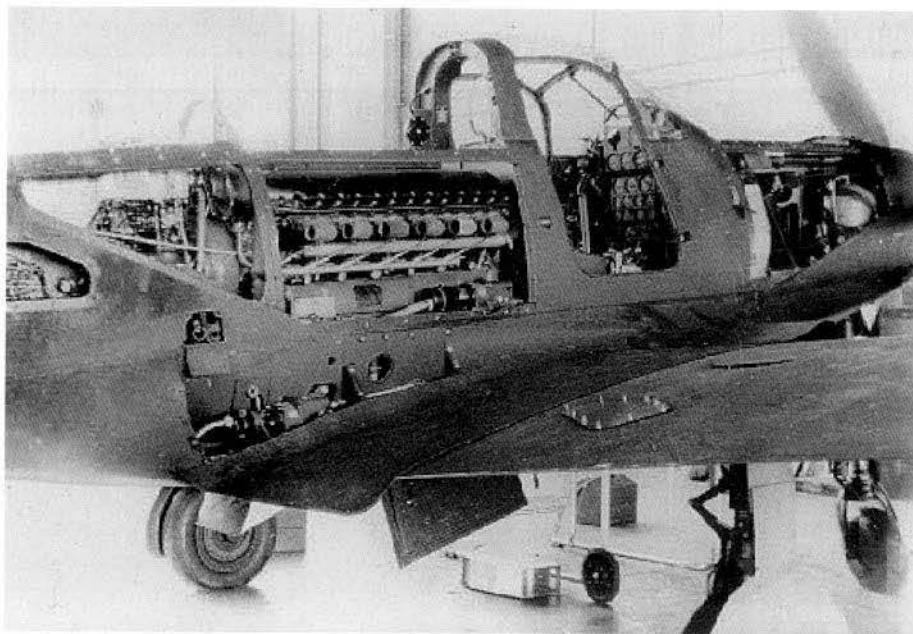
A sostegno di "Unternehmen Eilbote" la Luftwaffe aveva trasferito considerevoli forze dal nord della Tunisia all'aerea Kairouan - Sfax²⁸, da cui già operavano i caccia italiani del 6° Gruppo C.T. (Squadriglie 77^a e 78^a su Macchi MC.202 più la Sq. 82^a su MC.200) e la 368^a squadriglia d'assalto (Fiat G.50bis), tutti reparti da poco arrivati dalla Tripolitania.

Tra il 10 e l'11 gennaio i Fiat G.50bis della 368^a Squadriglia del capitano Mario Ferrero avevano effettuato tre missioni con bombe alari e mitragliatrici. Il primo giorno due pattuglie di cinque Fiat, ognuna scortata da sette MC.202 della 81^a Squadriglia avevano attaccato automezzi nella zona di Gebel Chirich. Il giorno successivo quattro G.50 bis avevano bombardato posizioni nemiche nella zona di Gebel Bellarte. Il 13, Messerschmitt Bf.109 avevano mitragliato truppe ed autocarri alleati a nord est di Kairouan. Tra il 15 ed il 18 gennaio, Ju.87 dello II/St.G.3, Hs.129 della Staffel 8 dello SchG.2, insieme a Fw.190 e Bf.109 avevano reso dura la vita alle colonne di truppe e carri armati francesi ed americani. Nel corso delle azioni i tedeschi avevano perso due aerei d'assalto Hs.129.

26 I generali Barrè e Juin erano in aperta polemica con il comandante della 1^a Armata, generale Anderson, avendo rifiutato di essere subordinati ad un ufficiale britannico (Craven, op. cit. vol. II, p.136).

27 "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.14. Secondo Rommel (op. cit. p. 368) al passo Faid la 21^a Panzer catturò 1.000 americani.

28 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.197.



Visibili su questo P-39, l'inusuale sistemazione del motore a tergo del pilota e l'accesso laterale alla cabina di pilotaggio. (USAF)

Gli aerei del XII Air Support Command erano intervenuti per sostenere l'azione del II Corps con vari attacchi a bassa quota. Notevole quello del 22, quando l'ASC mandò dieci P-39 del 81st Group, dieci P-40 del 33rd e una mezza dozzina di P-40 della squadriglia Lafayette sulla valle di Ousseltia a dare la caccia a carri armati e mezzi motorizzati²⁹. Durante l'azione un P-40 della Lafayette venne abbattuto dalla contraerea leggera³⁰. La partecipazione di una squadriglia francese sul fronte era stata caldeggiata dal comandante del Northwest African Training Command, generale J.K Cannon, che riteneva molto utile l'impiego dei numerosi piloti dell'Armée de l'Air disponibili in Africa. Subito dopo essere stata equipaggiata con P-40 prelevati dalle riserve del 33rd F.G., la squadriglia Lafayette era stata vittima di uno spiacevole episodio. Due piloti di complemento avevano sfruttato l'autonomia dei nuovi P-40 loro affidati per raggiungere la Francia meridionale, dove avevano suscitato grande entusiasmo fra i sostenitori del governo di Vichy³¹. Dopo questo infelice esordio, fra il 22 gennaio ed il 3 febbraio la squadriglia aveva avuto la sfortuna di perdere nove P-40, cinque dei quali in una sola azione³².

Sia l'aviazione alleata che quella dell'Asse si erano instancabilmente battute per appoggiare le rispettive truppe durante le operazioni *Satin* e *Unternehmen Eilbote*. Le truppe del II Corps furono favorite dall'incessante appoggio sul campo di battaglia del XII Air Support Command, che all'inizio delle operazioni disponeva di centodieci aerei efficienti (ventisei P-40 del 33rd Fighter Group, trentotto A-20 del 47th Bomb Group (L), diciannove P-39 del 92nd Fighter Group ed una ventina di P-40 della "Escadrille Lafayette")³³. Col sostegno dei vigorosi attacchi a bassa quota dell'ASC, il 26 gennaio le truppe alleate passarono al contrattacco nella valle di Ousseltia e nello stesso giorno avanzarono verso il passo di Kairouan nonostante l'intervento di parecchi Focke Wulf 190. Efficacemente sostenute dai propri caccia bombardieri, le truppe italo tedesche si ritirarono ordinatamente lungo la valle, lasciandosi alle spalle trappole esplosive e mine sapientemente collocate nei passaggi obbligati.

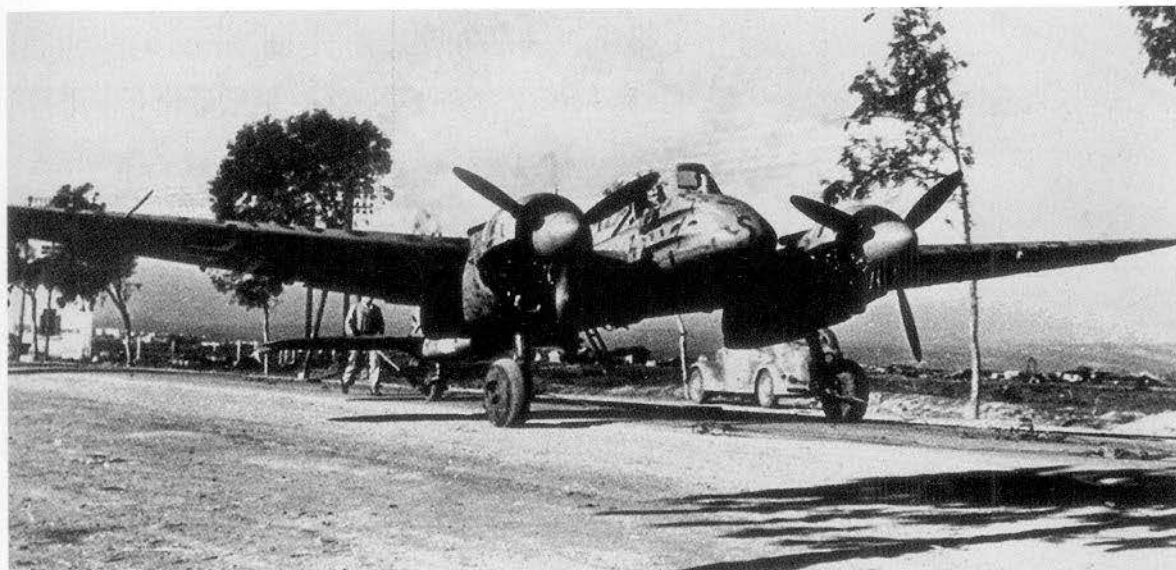
29 "History of the Twelfth Air Force" Chapt. V, AFHRA, A-6002.

30 Borgiotti e Gori, op. cit. p.204.

31 "History of the Twelfth Air Force" Chapt. V, AFHRA, A-6002. Chapt. V, p. 13.

32 Borgiotti e Gori, op. cit. p.205.

33 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 116.



Bimotore d'assalto Henschel Hs 129 del 8./SchG.2, Tunisi (el-Aouina), dicembre 1942.(IWM)

Nel frattempo le forze di Rommel, arrivate dalla Tripolitania, erano state riorganizzate riarmate e messe in grado di riprendere le operazioni. Il 30 gennaio la Panzer Division 21, una gloriosa veterana del DAK, rinforzata da un battaglione corazzato recentemente sbarcato in Tunisia, attaccò la zona del passo Faïd, circondando due battaglioni francesi e rintuzzando nei due giorni successivi, un maldestro tentativo di liberare i francesi effettuato dal Combat Command A (CCA) della 1st Armoured Division inviato d'urgenza dal generale Fredendall. Sia il 30 che il 31 il XII ASC aveva tentato con scarso successo di frenare l'impeto dei panzer, tuttavia il reparto aveva vantato la distruzione di una dozzina di panzer sui circa settanta messi in campo dai tedeschi³⁴. Non sappiamo se fra queste prede il XII ASC abbia incluso anche i carri del CCA che il 31 gennaio marciavano sulla Statale 13, che erano stati prima bombardati dagli Stukas, poi attaccati da caccia americani, cui erano state date indicazioni sbagliate³⁵. Comunque le colonne americane avevano subito sensibili perdite a causa degli attacchi aerei, anche perché erano andate avanti allo scoperto sulla strada del passo di Faïd senza dare eccessiva importanza alla distanza di sicurezza fra gli automezzi³⁶. I sette Me.109, che scortavano gli Stukas in azione su Faïd, il 31 gennaio avevano bravamente sbaragliato una pattuglia di otto P-40, che aveva perso due velivoli, nel tentativo di proteggere le colonne del CCA. All'indomani i P-40 rivendicarono la distruzione di due Ju.87 nel corso di un furibondo combattimento, che li aveva impegnati contro una formazione di ventiquattro Ju.87 scortati da Me.109³⁷.

L'attacco sferrato dalla Panzer Division 21 riuscì perfettamente, disorientando il comando del U.S. II Corps che, ingannato dalla scarsa resistenza opposta pochi giorni prima dagli italo tedeschi nella valle di Ousseltia, si accingeva a sferrare un attacco contro Maknassy, una cinquantina di chilometri a sud di Faïd, con l'obiettivo di sboccare nella piana di Sfax. Preso fra il dilemma se attaccare comunque Maknassy oppure contrattaccare per riconquistare le posizioni perdute dai francesi, il comando alleato decise di effettuare ambedue le operazioni, col risultato di fallirle entrambe.

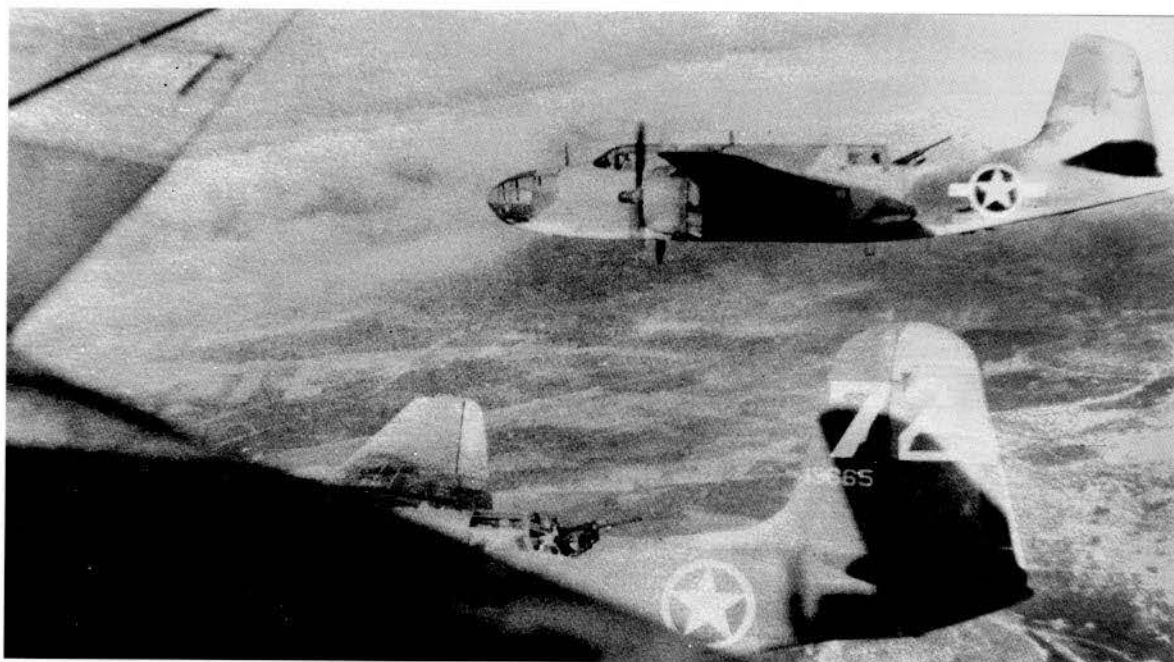
Il 1° febbraio i reparti d'assalto ed i caccia di ambedue le parti furono estremamente attivi. Gli americani ed i loro nuovi alleati francesi erano decisi a sfondare sia ad Ousseltia che a Maknassy. Mentre ap-

34 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.122.

35 R. Aktinson op. cit. p. 355.

36 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.122.

37 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.122.



A-20 del 47th Bombardment Group in volo sulla Tunisia. (USAF)

poggiava i movimenti delle truppe, il XII ASC perse due P-40 impegnati in una "sweep" fra le valli montane. Nel frattempo gli Stukas del II/St.G.3 martellarono truppe francesi ed unità corazzate americane in movimento nella piana fra il passo Faïd e Sbteila. Per proteggere i bombardieri in picchiata durante i loro attacchi, i Messerschmitt Bf.109 del Fliegerkorps Tunis eseguirono quarantaquattro sortite. Pur tuttavia i P-40 riuscirono ad abbattere uno Ju.87 ed a costringerne altri tre ad atterraggi fuori campo³⁸. All'indomani 2 febbraio, i Messerschmitt si presero una grossa rivincita abbattendo cinque dei dieci caccia (sei P-40 e quattro Aircobra) che cercavano di intercettare i soliti attivissimi Ju.87D del II/St.G.3. Ma non era tutto. Prima del calare del sole, le perdite del XII ASC arrivarono a trentotto aerei, di cui 25 in combattimento, 7 abbattuti dalla Flak e 6 per incidenti vari³⁹.

Il 3 febbraio le unità alleate avevano dovuto battere ritirata sia dal passo Faïd che da Maknassy, permettendo a Rommel di assumere il controllo degli strategici passi della Dorsale Orientale. L'insuccesso del II Corps divenne ancora più amaro quando i francesi accusarono gli americani di averli scarsamente appoggiati⁴⁰. Il XII ASC aveva duramente combattuto per bloccare i carri tedeschi, ma il sistema di mantenere una continua copertura aerea sull'area di battaglia e di impiegare nello stesso tempo una parte dei propri caccia per scortare i bombardieri leggeri A-20 e gli aerei d'assalto P-39, era superato, eccessivamente dispendioso e soprattutto poco remunerativo. Lo sperimentato 33rd F.G. aveva subito tali perdite che dovette essere rinvio nel Marocco per fare riposare i piloti superstiti e ricostituirne l'organico. In sua sostituzione arrivarono gli Spitfire del 31st F.G.⁴¹.

Il comando alleato attribuì l'impressionante serie di perdite, subite nei primi giorni di febbraio dal XII ASC, all'arrivo in Tunisia dai supersiti reparti caccia del Fliegerführer Afrika⁴².

38 Borgiotti e Gori, op. cit. p.206.

39 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.122.

40 "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.14.

41 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.122.

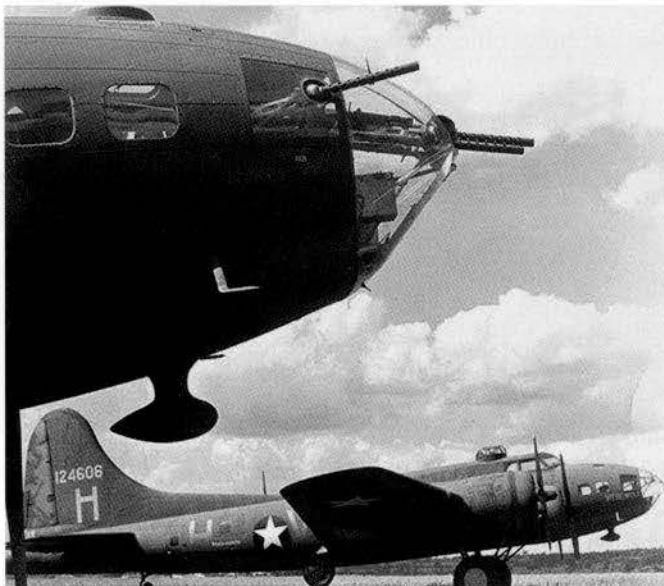
42 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.122.

Impieghi e scelte operative del bombardamento anglo americano nel primo bimestre 1943

In febbraio, il comando della XII Air Force, avendo constatato che i bimotori B-25 e B-26 subivano eccessive perdite durante i bombardamenti a media altezza sui porti tunisini più energicamente difesi dalla contraerea, decise un radicale cambiamento di metodo, utilizzandoli contro il traffico marittimo nel canale di Pantelleria. Questo cambio dimostrò l'eccellente duttilità dei comandi dell'USAAF, che impiegarono le caratteristiche dei loro bimotori ed il tipo di addestramento degli equipaggi in quelle missioni, che potevano meglio adattarsi alle tecniche del bombardamento a bassa quota. Fra l'altro, sia i B-25 che i B-26 montavano grosse batterie di mitragliatrici da 0,5" fisse a prua, particolarmente efficaci negli attacchi a bassa quota contro mezzi marittimi in navigazione. Il compito di battere obiettivi fissi fortemente difesi era molto più adatto ai bombardieri pesanti, che addestrati ad operare ad alta quota avevano maggiori

possibilità di assolverlo con la precisione e l'efficacia necessarie grazie al loro forte carico bellico e ai loro sofisticati traguardi di puntamento Norden. Inoltre alle alte quote diminuivano le probabilità di essere colpiti dal fuoco della contraerea. A partire dai primi di dicembre erano divenuti quasi quotidiani gli attacchi dei B-17 della XII AF ed i B-24 della IX AF sui porti di Biserta, Tunisi, Sousse e Sfax. Il 26 dicembre i B-17 ottennero il loro primo rilevante successo affondando tre navi mercantili nelle acque del porto di Sfax. Queste sempre più numerose incursioni evidenziarono la preoccupante insufficienza dell'armamento dei caccia tedeschi. Nel rapporto del 2 febbraio 1943 del *Fliegerführer Tunis* si legge: "Nei giorni recenti, nonostante numerosi casi di colpi messi a segno, l'abbattimento di nessun aereo dimostra che l'armamento esistente è inadeguato per abbattere i bombardieri quadrimotori"⁴³. I suoi Messerschmitt Bf 109 G-4 trop, erano infatti armati con un cannone da 20mm MG/20 e due MG 17 da 13 mm. Pertanto per avere la certezza di infliggere danni esiziali ai quadrimotori, i loro piloti dovevano mettere a segno un elevato numero di colpi. Ciò li costringeva a serrare le distanze, esponendosi al fuoco concentrato delle numerose mitragliatrici pesanti dei B-17 e B-24. In seguito, ad una parte dei Bf. 109 furono aggiunti due cannoni alari da 20 mm, che con il loro peso ed ingombro ne diminuirono la velocità, aumentarono i tempi di salita in quota e ridussero la manovrabilità.

Alla fine del febbraio 1943, la IX Air Force - che aveva iniziato l'anno con 336 aerei fra i bombardieri dei Bomb Groups 12th, 98th, 93rd e 376th ed i caccia del 57th Fighter Group, più 56 aerei da trasporto del



B-17 F, un difficile avversario per i caccia dell'Asse. Essendo difeso a 360° da dodici mitragliatrici pesanti, poteva essere attaccato solo con particolari tattiche. I caccia tedeschi, dotati di cannoni da 20mm e di mitragliatrici a lunga portata, optarono per l'attacco frontale, leggermente dal basso. Quelli italiani, con due sole mitragliatrici di scarsa portata, picchiavano quasi in verticale per disorientarne la difesa, che eludevano proseguendo la loro velocissima picchiata. (USAF)

43 Prien Jochen "Jagdgeschwader 53 - May 1942 - January 1944" Schiffer Publishing Ltd, Atglen (PA) USA ISBN:0-7643-0292-2, p.532.



B-24D della IX Air Force. (Collezione F. Pedriali)

TCG - aveva in linea circa 1.170 velivoli⁴⁴. Forza che permise alla IX A.F. di aumentare il numero e l'efficacia dei suoi attacchi, soprattutto contro gli obiettivi nell'Italia meridionale e della Sicilia, senza però trascurare gli aeroporti della Grecia e dell'isola di Creta utilizzati dai bombardieri della Luftwaffe per attacchi contro i porti libici, che venivano riattivati per i rifornimenti dell'8ª Armata britannica.

Mentre i bombardieri americani si dedicavano quasi esclusivamente agli attacchi diurni, quelli della RAF preferivano quelli notturni. I quattro squadron di Bisley del 326 Wing assegnati alla Eastern Air Force, a partire da metà novembre cominciarono ad operare di notte partendo da Canrobert, Blida e Setif alternando alle azioni contro porti ed aeroporti a quelle contro il traffico stradale e gli obiettivi minori. Essendo il Bisley un aereo con molte limitazioni anche per il bombardamento notturno, in quanto poteva operare solo con la luce lunare ed in condizioni particolarmente favorevoli, la RAF decise di riequipaggiare il 326 Wing aerei di altro tipo, e contemporaneamente di potenziare la forza da bombardamento notturno trasferendo dalla Gran Bretagna gli squadron No.150 e No.142 equipaggiati con bimotori Wellingtons. I due squadrons di Wellington entrarono per la prima volta in azione nella notte del 28 dicembre, colpendo la città, il porto e l'aeroporto di Biserta. In febbraio i due squadrons bombardarono gli aeroporti della Sardegna, perché la Royal Navy era infastidita dai pochi, ma attivi aerosiluranti italiani, che continuavano ad attaccare i convogli che passavano al largo delle coste dell'Algeria orientale⁴⁵.

44 Areas of strategic responsibility and U.S. Army overseas deployment, december 1942, U.S. Army History Department, online January 2002 e "The Liberandos" op. cit. Tre squadrons di B-24's del 93d Bomb GP erano arrivati in Africa il 7 dicembre 1942, ceduti dalla Eighth AF in UK (U.S. Army Air Forces (World War II, Combat Chronology, 1941-1945).

45 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 86.

Kasserine, l'ultima vittoria africana di Rommel

L'attacco della Panzer Division 21 al passo Faïd era stato solo il preambolo della ultima grande operazione africana di Erwin Rommel, che tutti conosciamo col nome di "battaglia del passo di Kasserine". Nel corso di questa operazione il II Corps subì una delle più cocenti sconfitte inflitte ad una grande unità dell'US Army nella seconda guerra mondiale. Un disastro che avrebbe potuto avere molto più gravi conseguenze anche per la 1^a Armata britannica e l'intera situazione strategica se a quell'epoca a Rommel fosse stato conferito il comando supremo in Tunisia. Con questa autorità Rommel avrebbe potuto manovrare le forze italo tedesche con il consueto dinamismo che già in passato aveva dato all'Asse vittorie quasi impossibili. Ma tale comando gli fu dato solo il 22 febbraio, quando l'offensiva italo tedesca era stata già compromessa dalle pedestri ed inutili manovre da manuale del generale von Arnim, comandante della 5^a Armata. Ma proseguiamo con ordine.

Rommel aveva quasi sguarnito la linea del Mareth, alla cui difesa aveva lasciato le vecchie divisioni di fanteria dell'ACIT e la provata Panzer Division 15, onde radunare un forte corpo corazzato con cui vibrare un colpo a sorpresa contro il 2° Corpo d'Armata americano (II Corps US del generale Fredendall). La massa corazzata era costituita dalle tedesche Panzer Division 10 e Panzer Division 21 e dalla incompleta divisione corazzata italiana *Centauro*. Radunate le divisioni corazzate nella zona di Sfax, Rommel aveva lanciato un attacco a tenaglia contro le posizioni tenute dagli americani. La principale branca della tenaglia era composta da elementi delle Panzer Division 10 e 21 al comando del vice comandante della 5^a Armata, generale Ziegler. Invece la branca secondaria era formata dalla *Centauro* e da alcuni elementi del D.A.K., agli ordini del generale Freiherr von Liebenstein del Deutsche Afrika Korps. Tuttavia, la colonna comandata da Ziegler era solo formalmente agli ordini di Rommel, poiché la potente Panzer Division 10 dipendeva dalla 5^a Armata di von Arnim. Nonostante le ambiguità che rendevano precario il suo comando sull'intera operazione, Rommel ottenne inizialmente un brillante successo.

Alle ore 04,00 del 14 febbraio, la colonna Ziegler, sbucata all'improvviso dal passo Faïd, attaccò le forze corazzate del II Corps US a Sidi Bou Zid, 16 chilometri a valle del passo, sorprendendo il comando americano, che invece attendeva una sortita dal passo di Fondouk⁴⁶. Ne venne fuori una grossa battaglia dove oltre 200 carri armati americani si scontrarono con circa 150 corazzati tedeschi. I tedeschi prevalsero, riuscendo a perforare lo schieramento americano in un solo giorno di combattimenti. Il comando americano tentò allora un contrattacco, ma lo sbalorditivo annientamento di cinque battaglioni del CCA intrappolati da una manovra avvolgente dei corazzati tedeschi, lo costrinse ad una ulteriore ritirata. *"Impegnate frontalmente le forze nemiche - ricordò poi con commozione Rommel - un nostro gruppo di carri d'assalto aggirò a nord l'ala estrema degli americani, mentre un'altra delle nostre unità avanzò a sud di Sidi Bou Zid ed attaccò il nemico alle spalle. [...] Si svilupparono violenti combattimenti di carri armati, durante i quali gli americani, inesperti, furono ripetutamente battuti dalle mie unità provate da centinaia di battaglie nel deserto. Presto vi furono sul campo numerosi carri Grant, Lee e Sherman in fiamme. La massa delle truppe americane venne annientata, il resto fuggì ad occidente"*⁴⁷.

Appena i battuti reparti della 1st Armored Division ebbero sgomberato il campo, il generale Ziegler (con una decisione inspiegabile) interruppe l'avanzata dei suoi panzer in contrasto con le disposizioni di Rommel, che invece voleva continuare l'attacco, incalzare il nemico, ed occupare subito Sbteila. Ma come Rommel racconta: *"la Panzer Division 21 attaccò gli americani in ripiegamento solo nella notte dal 16 al 17 febbraio e la mattina del 17 si trovò davanti a Sbteila. Qui gli americani si erano nel frattempo sistemati a difesa più o meno bene e combatterono con abilità ed accanimento. Se Ziegler, che diresse tattica-*

46 Eisenhower Dwight D. "Crociata in Europa", A. Mondadori, Milano 1949, p. 184.

47 Erwin Rommel, op. cit. p. 369.



P-40 del 57th Fighter Group (USAF)

mente le operazioni della Panzer Division 21, avesse di propria iniziativa incalzato il nemico subito dopo il successo di Sidi Bou Zid, avrebbe avuto Sbeitla assai a più buon mercato⁴⁸. Purtroppo Ziegler prendeva gli ordini da un generale cattedratico come von Arnim e non da un brillante tattico come il Feldmaresciallo Rommel. Sebbene la difesa di Sbeitla, una cittadina a circa cinquanta chilometri ad ovest del Faïd, avesse causato più perdite agli americani che non ai tedeschi, essa fece perdere ai panzer un lasso di tempo assai prezioso⁴⁹. Il 18, dopo un ulteriore passo indietro, la 1st Armored Division si sistemò a difesa del passo Kasserine, dove era stata organizzata una nuova posizione. Quattro giorni di ininterrotte sconfitte avevano dimostrato che le truppe americane non erano ancora mature per affrontare ad armi pari unità tedesche di equivalente potenza. Il 18 febbraio le perdite del II Corps ammontavano già a 2.456 uomini uccisi o dispersi, più 44 carri armati, 59 semicingolati, 280 veicoli, 18 cannoni campali, 3 cannoni anticarro ed 1 batteria antiaerea⁵⁰.

Secondo i piani prestabiliti, i reparti del DAK e della *Centauro* agli ordini di von Liebenstein avevano cominciato l'investimento di Gafsa nella notte fra il 14 ed 15. Gli americani avevano rinunciato a difendere la cittadina, ma prima di evacuarla fecero saltare in aria il deposito munizioni della cittadella senza nemmeno avvertire la popolazione. Le esplosioni distrussero una trentina di case, uccidendo circa centoventi arabi⁵¹. Esattamente nelle stesse ore in cui i panzer avevano attaccato Sidi Bou Zid, il generale Dwight Eisenhower, stava ultimando un giro d'ispezione nel settore tenuto dal II Corps. Sia lui che il generale Anderson, comandante la 1^a Armata dalla quale formalmente dipendeva il corpo d'armata USA, continuarono per alcune ore a credere che gli attacchi al Faïd ed a Gafsa fossero semplici azioni diversive. Infatti a loro parere l'attacco principale doveva essere atteso in direzione di Fondouk. Comunque, mentre Eisenhower sollecitava l'invio in linea di rinforzi, le punte delle colonne italo tedesche, superate Faïd e Gafsa, stavano convergendo con manovra a tenaglia sul passo di Kasserine, dove la U.S. 1st Armored Division si era appena schierata su una linea di resistenza ad oltranza frettolosamente imbastita. Tuttavia, secondo il parere di Eisenhower *"le truppe assegnate non erano né abbastanza numerose né abbastanza esperte per difendere quella forte posizione"*⁵².

In realtà le truppe americane avevano uomini e mezzi a sufficienza, però mancavano di esperienza.

48 Erwin Rommel, op. cit. p. 370.

49 Erwin Rommel, op. cit. p. 370.

50 "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", op. cit. p.16. Blumenson Martin, "Tre giorni alla disfatta", p. 162.

51 Erwin Rommel, op. cit. p. 370. Cfr. anche R. Aktinson, op. cit. p. 401

52 Eisenhower Dwight D, op. cit. p. 188.

Controllo del funzionamento della retrazione del carrello di un Bf.109 F-4 Trop. del I gruppo dello Jagdgeschwader 27 (I/JG.27). (BDA)



Inoltre la loro situazione era aggravata dalle cattive condizioni atmosferiche, che fra il 14 ed il 21 febbraio avevano molto ridotto l'attività delle forze aeree anglo americane⁵³. Prima che queste ultime avessero la possibilità di riprendersi dallo shock iniziale, i duecentonovantuno velivoli da combattimento dell'appena costituito Fliegerkorps Tunis - quasi tutti concentrati fra Kairouan e Sfax - avevano scatenato una delle migliori operazioni di supporto tattico eseguite in Africa da aerei tedeschi⁵⁴. Le avverse condizioni atmosferiche non avevano trattenuto a terra gli aerei tedeschi. Il 14 febbraio, favoriti dal solido fondo dei loro campi di volo, Stuka, Fw.190 ed Hs.129 delle squadriglie d'assalto e caccia Me.109, avevano eseguito trecentosettanta sortite per sostenere l'avanzata dei carri di Rommel verso Feriana e Sbteila. Anche nei due giorni seguenti, nonostante le sfavorevoli condizioni atmosferiche, il Fliegerkorps Tunis aveva mantenuto alta la media delle sortite, eseguendone circa duecentocinquanta ogni ventiquattro ore, riducendole solo quando la situazione meteo era divenuta decisamente avversa⁵⁵. Pur con una identica situazione meteo, gli americani non erano riusciti ad eseguire più di duecento sortite giornaliere, costate fra l'altro la perdita di cinquantotto aerei⁵⁶. Molte di queste perdite arricchirono il carniere degli eccezionali Fw.190A-2 del II/JG2 (2° Gruppo dello Jagdgeschwader 2 "Richthofen"), uno dei reparti maggiormente distintosi nelle prime battaglie nei cieli della Tunisia, abbattendo numerosi aerei. Fra gli emergenti experten del II/JG2, brillò il leutenant Erich Rudorffer, che il 15 febbraio, abbatté sette aerei, che si aggiunsero ai sei P-40 distrutti la settimana prima, portando a ventisette le vittorie da lui ottenute nei cieli tunisini⁵⁷.

53 Vedi Carter Kit C. and Mueller Robert, "The Air Forces in World War II- Combat Chronology 1941 - 1945", Office of Air Force History HQ USAF, 1973, p. 95 e segg..

54 Aerei del Fliegerkorps Tunis disponibili al 10 febbraio 1943: 60 Fw.190, 10 Hs.129, 47 Ju.87, 6 Ju.88, 168 Me.109. Aerei efficienti alla stessa data: 29 Fw.190, 5 Hs.129, 38 Ju.87, 5 Ju.88, 103 Me.109. RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.198.

55 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.197.

56 "L'Aviazione - grande enciclopedia illustrata" Vol.V p.84, EDIPEM, Novara, 1982.

57 Erich Rudorffer, uno dei maggiori assi della Luftwaffe, nel corso della guerra eseguì più di 1000 missioni. Il 9 febbraio 1943, il suo gruppo (JG.2) intercettò una formazione di B-17 scortata da P-40. Per resistere ai più potenti e manovrieri FW.190, i P-40 realizzarono un cerchio difensivo, che però Rudorffer riuscì ad violare ripetutamente, abbattendo sei P-40 in pochi minuti. Quando i P-40 rupero il combattimento, Rudorffer avvistò in lontananza alcuni P-38, che inseguì ed attaccò senza esitazioni conseguendo altre due vittorie. Weal John, "Jagdgeschwader 2 Richthofen". Cfr.: Osprey Aviation, 2000, p. 96. Weal John, "Focke-Wulf 190 aces of the Russian front", Osprey, Aircraft of the Aces, n°6.



1943, Tunisia, P-38G Lightning del 95th Squadron, 82nd F.G., XII Air Force.

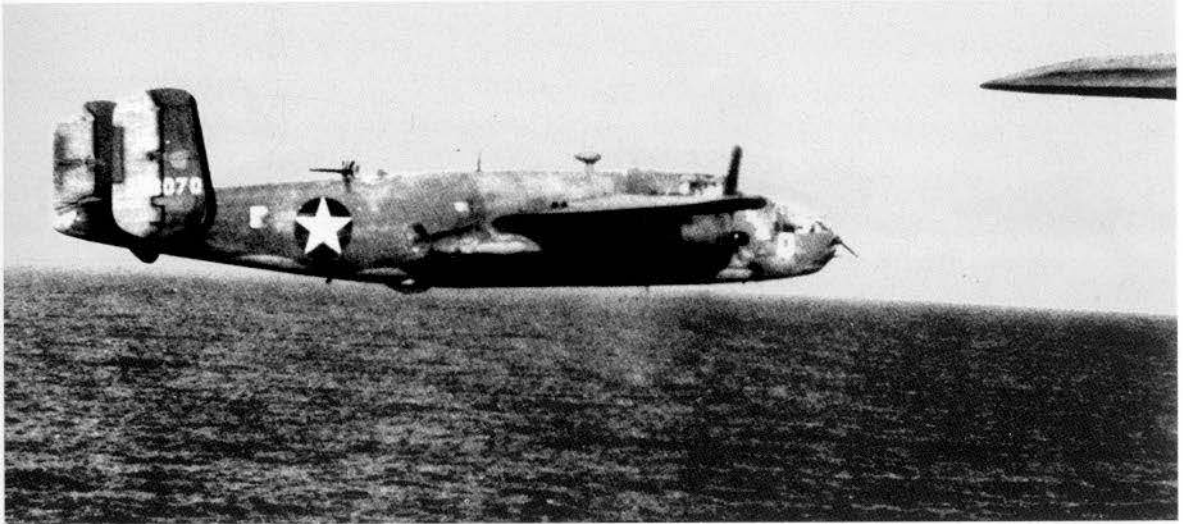
La serie di disfatte del II Corps non si era però conclusa con la perdita di Sbteila. Infatti le truppe di Rommel stavano proseguendo su Tebessa, un importante centro di comunicazione dove esisteva una grande base aerea. Poiché da Tebessa le sue truppe avrebbero potuto prendere a tergo delle posizioni del nemico, il feldmaresciallo era *“convinto che l'avanzata di tutte le unità corazzate e motorizzate delle due armate oltre Tebessa avrebbe costretto gli inglesi e gli americani a ritirarsi in Algeria con la massa delle loro truppe”*⁵⁸. Un successo che avrebbe ritardato lo spiegamento delle forze del nemico nel Nord Africa e quindi avrebbe concesso il provvidenziale lasso di tempo necessario per evacuare in sicurezza tutta la Tunisia. Era lo stesso progetto che la “Volpe del Deserto” aveva elaborato subito dopo la battaglia di el-Alamein.

Rommel sapeva che l'avanzata su Tebessa poteva comportare rischi, poiché esponeva il suo fianco sinistro al contrattacco di forze prevalenti, che avrebbero anche potuto separarlo dalla sua base di rifornimento. Ma il tentennante comportamento del comando del II Corpo aveva convinto Rommel circa la possibilità dell'operazione. Era tuttavia necessario avanzare immediatamente su Tebessa con tutte le unità disponibili, onde sommergere ogni resistenza con potenza d'urto della massa corazzata. I suoi piani prevedevano che le truppe corazzate si impossessassero il più rapidamente possibile del passo di Kasserine, per poi marciare su Tebessa e prendere alle spalle la 1^a Armata britannica. Raggiunti tali obiettivi, forse sarebbe stato possibile marciare su Bona. L'intera manovra era ad alto rischio, perché esponeva anche il fianco destro ad eventuali contrattacchi dei britannici di Anderson, ma Rommel pensava di potere fare assegnamento oltre che sulla sua velocità di esecuzione, anche sull'a tradizionale lentezza di riflessi dei britannici. Visto lo straordinario successo iniziale, il feldmaresciallo aveva intenzione di sfruttarlo a fondo, incalzando il nemico. Ma anche questo progetto fu frustrato da von Arnim, che gli negò i diciannove carri pesanti Tiger a sua disposizione ed i reparti corazzati della Panzer Division 21, dato che intendeva impiegarli in una insignificante offensiva più a nord, con cui voleva migliorare alcune posizioni difensive della 5^a Armata. Alla ristrette capacità strategiche di von Arnim, si aggiunsero i tentennamenti del Comando Supremo italiano che, seppure tempestivamente interpellato da Rommel, ritardò il suo consenso al proseguimento dell'offensiva sino alle 01,30 del 19 febbraio⁵⁹.

Ottenuta la desiderata autorizzazione, nella stessa mattina del 19 Rommel ripartì all'attacco, ovvia-

58 Rommel Erwin, op. cit. p. 373.

59 Rommel Erwin, op. cit. p. 374.



I bombardieri medi B-25 e B-26 dopo avere subito eccessive perdite negli attacchi a media altezza su obiettivi terrestri, furono impiegati con migliore successo negli attacchi contro il traffico marittimo fra l'Italia e la Tunisia. Nell'immagine un B-25 a bassa quota sul Canale di Sicilia. (USAF)

mente senza le forze sottratte da von Armin. Nel pomeriggio successivo il II Corps fu nuovamente battuto lasciando nelle mani delle truppe italo tedesche il passo di Kasserine. Rommel osservò che, benché sconfitti, *“gli americani si erano battuti in modo eccellente”*. Altrettante lodi riservò allo *“slancio dei bersaglieri”* italiani, che avevano partecipato all'assalto finale del passo⁶⁰. Al termine dei combattimenti Rommel ispezionò le colline ed dintorni del passo, tutti letteralmente coperti da materiali ed equipaggiamenti, la cui enorme quantità testimoniava il drammatico crollo del II Corps⁶¹. Lo spettacolo lo impressionò, soprattutto perché evidenziava la grande quantità di eccellente materiale di cui disponeva l'esercito americano⁶².

Per alcuni giorni le colonne di Rommel avanzarono con sempre maggiori difficoltà mano a mano la resistenza si induriva. Il 23, la Panzer Division 21 ricevette l'ordine di ripiegare dietro il passo Kasserine. Nello stesso giorno - ricorda Rommel - *“terminò il periodo di cattivo tempo e dalle (ore) 12 in poi si susseguirono sulla zona di Feriana-Kasserine improvvisi attacchi dell'aviazione americana di una violenza e concentrazione quali difficilmente avevamo subito ad el-Alamein. Apparecchi di tutti i tipi attaccavano senza interruzione con armi di bordo e bombe di ogni calibro le mie truppe in ritirata nelle valli, mentre dal cielo ricognitori dell'artiglieria alleata dirigevano il fuoco di numerose batterie [...] In un quarto d'ora 104 apparecchi nemici comparvero soltanto su Kasserine [...] gli attacchi continuarono sino al cadere dell'oscurità”*⁶³. Il ritorno in massa dell'aviazione alleata sul campo di battaglia dopo giorni di maltempo, causò un incidente, imbarazzante per gli americani, la cui responsabilità ricadde su un gruppo di *“Fortezze Volanti”* impiegato in una delle prime azioni tattiche sperimentalmente affidate ai bombardieri pesanti della XII A.F. Poiché i suoi ufficiali navigatori non erano abbastanza esperti, il gruppo, aveva vagato a lungo nel cielo nuvoloso affidandosi agli strumenti. Quando, credendo di bombardare il passo di Kasserine, il comandante aveva deciso di mollare le bombe, queste erano cadute su Souk-el-Arba, cento miglia entro le linee americane. Molti arabi erano stati uccisi e feriti e molte case erano state distrutte

60 Rommel Erwin, op. cit. p. 378.

61 *“Tunisia, the US Army campaigns of World War II”*, p.16.

62 Rommel Erwin, op. cit. p. 378.

63 Erwin Rommel, op. cit. p. 383.



Americani catturati al passo di Kasserine.

costringendo il Comando Alleato ad *"intervenire in fretta per evitare spiacevoli conseguenze"* di natura politica sia con la popolazione araba sia con le autorità francesi⁶⁴.

In definitiva la puntata su Kasserine era stata solo un brillante successo tattico, ma non una vittoria sfruttata a fondo, data la strana duplicazione dei centri di comando tedeschi nel corso dell'operazione. Fatto quasi incredibile per l'esercito tedesco.

Il II Corpo d'Armata USA, maggiore vittima della battaglia, era stato alquanto maltrattato. Aveva perduto circa 7.000 uomini (di cui 4.026 prigionieri), 235 carri armati, 110 cannoni semoventi, alcune centinaia di automezzi e di mezzi blindati da ricognizione⁶⁵. Mentre i reparti britannici e francesi, che avevano partecipato ad alcune fasi della battaglia, persero complessivamente 3.000 uomini e materiale vario. Per contro le perdite dell'Asse non superarono i 2.000 uomini⁶⁶. La XII Air Force era stata costretta ad incendiare sul campo di Thelepte diciotto aerei e 60.000 galloni di benzina, onde evitarne la cattura da parte della divisione italiana *Centauro*, che stava avanzando da Gafsa⁶⁷.

Quella fu forse l'ultima occasione offerta all'Asse per iniziare con buone probabilità di successo una

64 Eisenhower Dwight, op. cit. p. 190.

65 Bauer Eddy, op. cit. vol.4, p.302. Secondo Eisenhower le perdite furono in totale 5.275, di cui 192 morti, 2624 prigionieri e 2459 feriti, 103 tanks, 280 veicoli, 18 cannoni campali, 3 cannoni anticarro e 1 batteria antiaerea (Eisenhower Dwight D, op. cit. p. 193). Eisenhower viene però parzialmente smentito dalla pubblicazione ufficiale "The brief History of the US Army in the World War II", U.S. Army Center of Military History, s.d., a cura di Wayne M. Dzwonchyk, che a p. 10 recita testualmente *"the first American battle with German forces had cost more than 6,000 U.S. casualties, including 300 dead and two-thirds of the tank strength of the 1st Armored Division"*..

66 Young Peter, Brigadier & Natkiel Richard, "Atlas of the Second World War", edizione italiana a cura di Boschese Palmiro, A. Mondadori Editore, 1974 Milano, p.44.

67 Rust Kenn C. "Twelfth Air Force story", Historical Aviation Album Publication, Temple City, Calif. 1975, p. 15. Secondo Rommel, gli aerei trovati incendiati a Thelepte erano trenta, cfr.: Erwin Rommel, op. cit. 371.



Un affollato campo del Fliegerführer Tunis. In primo piano Bf.109 del "Pik As", dietro Me.110 e Ju.52.(BDA).

specie di Dunkerke africana, trasferendo un'alta percentuale delle sue forze dalla Tunisia alla Sicilia. Per un certo tempo il comando anglo americano fu in crisi. Un dettagliato piano per la riorganizzazione delle forze aeree era appena stato completato, però non era ancora operativo. I bombardieri medi B-25 e B-26 ed i P-38, che da qualche settimana si cimentavano negli attacchi contro il traffico navale ed aereo dell'Asse nel canale di Sicilia, non erano ancora né abbastanza numerosi, né abbastanza esperti da sopraffare i caccia di scorta, inoltre i loro equipaggi spesso desistevano dagli attacchi, soprattutto quando incontravano convogli troppo fortemente difesi⁶⁸.

Il durissimo colpo ricevuto dal US II Corps al passo Kasserine non era paragonabile al semplice insuccesso subito dalla Western Task Force durante il suo ultimo tentativo di raggiungere Tunisi. I deludenti risultati del recente ciclo operativo imposero agli Alleati un completo riesame sia della propria organizzazione sia dei piani. Il loro alto comando fu completamente ristrutturato. Eisenhower effettuò alcuni cambiamenti nei posti chiave delle forze americane. Il comandante del II Corps, maggior generale Lloyd R. Fredendall fu sostituito dal parigrado George S. Patton Jr, l'energico ufficiale di cavalleria, specialista nella guerra di movimento, che sino ad allora aveva comandato l'armata americana in Marocco. Il controllo dei corpi d'armata francesi e delle armate statunitensi e britanniche fu assunto dal neocostituito 18° Gruppo d'Armata agli ordini del generale britannico Harold Alexander. Date le alte perdite di uomini ed equipaggiamenti subite dal US II Corps, che – a parere dei britannici – aveva dimostrato una grave incompetenza tattica, gli americani dovettero rassegnarsi ad avere un ruolo in sottordine ai loro alleati nelle successive fasi della campagna⁶⁹.

In conseguenza dell'arrivo della 8ª Armata sul loro fianco meridionale, i corpi americani, britannici e francesi si spostarono a settentrione, restringendo i loro fronti di battaglia. Tra la fine di febbraio e l'inizio

68 Vedi "History of the Twelfth Air Force, AFHRA, A-6002, Chapt. VII. p.7.

69 U.S. Army, "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", p.18.

di marzo le armate alleate in Tunisia aumentarono il numero degli effettivi, delle unità e migliorarono il loro armamento. Arrivarono due nuove divisioni britanniche, mentre la 6th Armoured Division britannica fu riequipaggiata con carri armati Sherman. Il XIX Corpo d'Armata francese lasciò il suo vecchio armamento d'anteguerra per riequipaggiarsi con più moderne armi americane. Il tartassato US II Corps fu ricostituito e potenziato con l'inserimento di tre divisioni di fanteria (1st, 9th e 34th) sino ad allora trattenute in Algeria. I tempi di rimpiazzo dei carri armati e degli equipaggiamenti perduti dalla 1^a Armored Division e dalle altre unità dipesero solo dalla velocità alla quale viaggiavano i treni e gli autocarri incaricati di portarli al fronte. Tre settimane dopo l'arrivo a Washington della richiesta inoltrata da Eisenhower, uno speciale convoglio giunse dagli Stati Uniti con 5.400 autocarri che, oltre a sostituire quelli perduti a Kasserine e dintorni, migliorarono enormemente la situazione dei trasporti ed in particolare quella del II Corpo. Nel frattempo i reparti del genio, con l'aiuto delle loro formidabili attrezzature tecniche e di specialisti nel campo delle costruzioni, migliorarono ed ampliarono porti, ferrovie e strade rotabili per accelerare il flusso di materiali, rifornimenti e rimpiazzi. La vecchia linea ferroviaria francese che collegava l'Algeria con il fronte aumentò la sua capacità di trasporto da 900 a 3.000 tonnellate giornaliere⁷⁰. Anche il supporto aereo fu rapidamente migliorato, a tutto vantaggio delle truppe, con l'arrivo di nuovi reparti e con l'eliminazione delle preesistenti anomalie nella catena di comando.

Dopo avere visto al passo di Kasserine le enormi quantità di armi ed equipaggiamenti di cui disponevano gli americani, Rommel era sempre più pessimistico circa l'esito della lotta in Tunisia, contrariamente al comando supremo della Wehrmacht, che la considerava tutt'altro che perduta. Il 22 febbraio, quando Kesselring si recò al suo comando presso Kasserine per conferirgli il comando del Gruppo Armate d'Africa, trovò Rommel *"piuttosto depresso e senza grande fiducia nel compito che gli si voleva affidare"*⁷¹. Forse la Volpe del Deserto aveva già maturato idee, che affidò ai suoi appunti segreti pubblicati dopo la guerra. Da questi ultimi emerge il forte senso di realismo dell'audace, ma impaziente condottiero, che alcuni mesi prima aveva trascinato la sua vittoriosa armata davanti ad el-Alamein senza attendere che l'occupazione di Malta rendesse sicure le sue linee di rifornimento. Ammaestrato dal precedente errore, Rommel era giunto alla conclusione che *"dal momento in cui la soverchiante potenza industriale degli Stati Uniti aveva cominciato a fare sentire il suo peso su tutti i teatri di guerra era vano sperare nella vittoria finale. Anche se avessimo conquistato tutta l'Africa, lasciando agli americani soltanto il possesso di una piccola testa di ponte, avremmo finito inevitabilmente per perdere poi tutto il continente [...]. L'abilità tattica, ormai poteva servire a ritardare il crollo, non a scongiurarlo. In Tunisia dovevamo preoccuparci di guadagnare tempo, in modo da mettere al sicuro in Europa il maggiore numero possibile di veterani allenati alla guerra. [...] il nostro obiettivo doveva essere quello di ridurre progressivamente il numero dei reparti, migliorandone nel contempo l'equipaggiamento. Se gli Alleati avessero tentato di forzare una decisione, noi dovevamo accorciare il fronte ed evacuare gradualmente le nostre truppe, mediante aerei da trasporto, imbarcazioni e navi da guerra. La nostra prima tappa doveva essere Enfidaville, la seconda la penisola di Capo Bon. Al loro ingresso a Tunisi, gli Alleati non avrebbero dovuto trovarci nulla, o al più un pugno di prigionieri: così sarebbero stati privati dei frutti della vittoria come a noi era accaduto a Dunkerke. Le forze poi destinate a passare in Italia avrebbero costituito una potente forza di rottura, formata dagli uomini più allenati e più esperti, i migliori che potessimo contrapporre agli inglesi e agli americani"*⁷².

70 Eisenhower D. op. cit. p.195.

71 Kesselring, A. op. cit. p. 159.

72 Da "Le carte di Rommel" in Young Desmond, "Rommel la volpe del deserto", Longanesi Pocket, Milano agosto 1965, p. 295,

L'occasione perduta

Il 17 febbraio, mentre la battaglia di Kasserine era al culmine, era entrato in funzione il Mediterranean Air Command, al comando dell'Air Chief Marshal Sir Arthur Tedder, cui era stato affidato il preciso compito di coordinare l'attività delle U.S. Air Forces XII e IX e dei quattro maggiori comandi della Royal Air Force nel Mediterraneo (Eastern Air Command, Middle East, Malta, Gibraltar)⁷³. Dopo l'arrivo di altri aerei e reparti, la forza al comando di Tedder soverchiava ormai l'aviazione dell'Asse in tale misura, che quest'ultima aveva poche possibilità di stabilire una sia pur temporanea superiorità aerea sul campo di battaglia. Pertanto non avrebbe più potuto riprodurre la situazione che le aveva consentito successi come quelli ottenuti nei primi mesi della campagna tunisina. Comunque alle Air Forces occorre ancora un certo periodo per completare ed assestare la propria riorganizzazione, e per incrementare ulteriormente il numero e la potenza dei propri reparti⁷⁴. Il compito dell'Air Chief Marshall Tedder era sicuramente impegnativo perché implicava una radicale modifica della precedente organizzazione. La responsabilità operativa delle forze aeree tattiche doveva passare dai comandi d'armata e di corpo d'armata ai tre nuovi comandi costituiti nell'ambito del MAC. I cambiamenti toccavano anche i metodi d'impiego, per aggiornare i quali era ancora necessario un adeguato periodo di sperimentazione e di assestamento prima che fosse possibile ottenerne il massimo rendimento. Inoltre la XII Air Force doveva ancora ricevere un gruppo caccia e quattro da bombardamento prima di raggiungere l'organico autorizzato⁷⁵.

Nel frattempo gli Alleati avevano molto migliorato il controllo aereo e navale sul canale di Sicilia, e contemporaneamente Malta aveva ricostituito in pieno la sua capacità offensiva a seguito dell'arrivo di grandiosi convogli di rifornimento nei mesi di novembre e dicembre⁷⁶. Per il momento i cacciabombardieri della Desert Air Force - che sarebbero poi divenuti il flagello dei convogli aerei e navali dell'Asse - erano ancora schierati su aeroporti troppo distanti dal golfo di Tunisi e dalla penisola di Capo Bon da consentire loro lunghi pattugliamenti in quegli strategici settori. In febbraio la zona del golfo di Gabes, futura base per le scorriere dei P-40 sul Golfo di Tunisi, era ancora presidiata dalle truppe dell'Asse e sarebbe stata occupata dall'8ª Armata solo alla fine marzo.

Per le prime due settimane di marzo la situazione sul terreno si sarebbe mantenuta marginalmente favorevole all'Asse, in quanto per carenze organizzative e di schieramento nessuna delle tre Armate alleate del Nord Africa era nella condizione di tallonare vigorosamente le truppe dell'Asse durante una eventuale fase di sgombero della Tunisia. Il II Corpo americano stava completando la sua riorganizzazione, mentre la 1ª Armata britannica, pur avendo resistito alle sterili puntate di von Arnim, aveva dimostrato scarsa grinta durante i contrattacchi. Buona parte delle truppe americane era ancora in movimento fra il Marocco e l'Algeria, mentre la 8ª Armata britannica cominciava appena a risolvere la crisi logistica provocata dalla sua rapida avanzata da el-Alamein alla linea del Mareth. Pertanto alla fine di febbraio esistevano ancora condizioni abbastanza favorevoli per tentare l'evacuazione della Tunisia, ma esattamente negli stessi giorni, Mussolini aveva fatto sapere al Führer, che si sarebbe adoperato per conservare la testa di ponte africana, a condizione però che la Germania inviasse al più presto gli aiuti necessari⁷⁷.

Prima di lasciare l'Africa Rommel - tardivamente nominato comandante del Gruppo Armate d'Africa - tentò un secondo attacco a sorpresa, rivolgendosi questa volta contro l'8ª Armata britannica. Il 6 marzo, un tentativo di sfondamento nel fronte nel settore di Medenine si arenò quasi immediatamente. Le punte

73 Craven & Cate, op. cit. vol. II p. 162.

74 Rust Kenn C. Twelfth Air Force story, p. 16.

75 Rust Ken, "Twelfth Air Force History", Historical Aviation Album, Temple City, Calif. 1975, p. 4.

76 A. Santoni e F. Mattesini, op. cit. p. 315.

77 Cfr. in Deakin F.W. op. cit. P. 206, le risultanze dei colloqui a Roma fra Mussolini e la delegazione germanica guidata dal ministro degli esteri Ribbentrop.



Il campo di Tebessa, base dei P-38 del 1st Fighter Group.

corazzate italo tedesche furono bloccate da un robusto schieramento anticarro britannico, perdendo 40 mezzi corazzati. La mossa non aveva affatto colto di sorpresa Montgomery, che sino dal 27 febbraio aveva iniziato a prendere le necessarie contromisure. Data la dovizia di uomini e mezzi affluiti attraverso il porto di Tripoli, il prudente maresciallo britannico aveva potuto schierare sulla linea del Mareth forze più che sufficienti per contrastare qualsiasi attacco, senza peraltro sospendere la metodica preparazione dell'offensiva, che intendeva sferrare con la luna piena di Marzo⁷⁸. Fra le varie contromisure, aveva disposto un ulteriore avvicinamento dei reparti della Western Desert Air Force alla linea del Mareth. Di conseguenza il 6 marzo questa sperimentata forza aerea era già pronta ad intervenire con tre Wings e due Groups di Spitfires e Kittyhawks dislocati sulle strisce di Medenine, Hazub, Neffatia ed El Assa, e con quattro Wings, un Group ed uno squadrone da bombardamento (equipaggiati con B-25, Baltimores, Wellington ed Halifax) scaglionati fra Castel Benito, Zuara ed El-Assa⁷⁹.

Prima di muovere contro l'8^a Armata, Rommel aveva presentato all'OKW un nuovo promemoria evidenziando l'impossibilità di tenere a lungo la Tunisia. La gravità ed il significato delle conclusioni di Rommel non erano così vaghe da non essere comprese dall'OKW, tuttavia la risposta era stata la medesima ricevuta tre mesi prima a Rastenburg. Secondo Hitler ed i suoi consiglieri dell'OKW, la Tunisia si poteva tenere. *"Evidentemente – osservò con amarezza Rommel - lassù si facevano delle illusioni"*⁸⁰. Ai primi di marzo la "volpe del deserto", le cui condizioni di salute erano tornate precarie, fu richiamata in patria dall'OKW. Il 9, il vincitore di tante battaglie africane passò le consegne a von Arnim, ma per ordine del Führer la notizia del rientro fu tenuta segreta. Passando per Roma Rommel incontrò il feldmaresciallo Kesselring. Il suo rivale di sempre aveva tentato di fargli conferire da Mussolini la più alta onorificenza

78 Statement of Air situation, Western Desert on 27th February, 1943, together with proposed lay-out of Units by 6 March, 1943, AFHRA A-6011.

79 Statement of Air situation, Western Desert on 27th February, 1943, together with proposed lay-out of Units by 6 March, 1943, AFHRA A-6011.

80 Erwin Rommel, op. cit. p.392.

L'offensiva su passo Kasserine ebbe l'attivo appoggio sia da Ju.87 e da assaltatori Fw.190 come quello qui rappresentato.



militare italiana, ma la proposta era stata ignorata⁸¹. Non sappiamo se la causa del rifiuto fosse il suo malcelato disprezzo per le alte gerarchie dell'esercito italiano. Sicuramente questo noto atteggiamento non gli aveva giovato. Il giorno successivo il feldmaresciallo fu ricevuto da Hitler, che non accettò neppure di discutere la proposta di utilizzare le veterane truppe d'Africa per respingere una eventuale invasione nel sud dell'Europa⁸².

Intanto Mussolini attendeva ancora con impazienza una risposta tedesca al problema dei trasporti per la Tunisia ed a quello dell'urgente potenziamento delle forze aeree. Per esaminare ambedue i problemi e concertare una loro soluzione, l'8 marzo era arrivato a Roma Göring. Ma, a parte le sgradevoli critiche mosse dal Reichmarshal agli italiani circa la loro incapacità di costruire aeroporti, di riparare i danni delle bombe nei porti e di organizzare le scorte ai convogli, il problema dei trasporti non era stato affrontato nell'unico modo capace di portare ad una ragionevole soluzione. Ovvero di procedere in tempi brevi al potenziamento delle forze aeree dell'Asse per colpire le basi l'aviazione avversaria e conquistare la superiorità aerea sul Canale di Sicilia⁸³. Il rimedio necessario era però incompatibile sia con la strategia che con le effettive possibilità dell'arma aerea tedesca, in quanto essa avrebbe dovuto sguarnire quasi completamente il fronte russo. Per questo dilemma non esistevano soluzioni praticabili, ma solo palliativi. La richiesta di Mussolini non fu esaudita, pertanto nei due mesi successivi l'Asse perse migliaia di tonnellate di naviglio mercantile e da guerra, insieme alla metà delle armi e dei rifornimenti avviati in Tunisia, più alcune migliaia di uomini, che non ebbero la possibilità di combattere né in Africa né in Europa.

La incongruente decisione di rimanere in Africa, senza averne i mezzi, fu confermata un mese più tardi nell'incontro di Klessheim (Salisburgo), dove i due dittatori praticamente condannarono alla prigionia od alla morte 270.000 insostituibili veterani d'Africa. Quelli che Rommel - ed in ultimo anche Cavallero - avrebbero voluto salvare per combattere un'altra battaglia. Più che un errore strategico fu una macroscopica fuga dalla realtà, che offrì agli Alleati la possibilità di infliggere all'Asse, ad un prezzo estremamente modesto, perdite gravissime, esiziali per la difesa della Sicilia e fatali per l'Italia, il cui collasso fu probabilmente anticipato di alcuni mesi. Mussolini non era molto convinto delle decisioni prese a Klessheim, perché mancanti del necessario presupposto della concentrazione di grandi forze aeree ed anche terrestri nel Mediterraneo. Ciò ovviamente comportava la sospensione delle iniziative tedesche in Russia. Tesi che

81 Kesselring, A. op. cit. p. 160.

82 Rommel op. cit. p. 394.

83 Deakin F.W. op. cit. P. 211.



Personale della Luftwaffe si appresta a caricare una macchina fotografica su Messerschmitt Bf.110 del Fliegerführer Africa.

a Klessheim aveva urtato contro l'intransigenza di Hitler, fanaticamente deciso a cercare la soluzione del conflitto nelle pianure dell'Unione Sovietica, che per lui rimaneva sempre il principale avversario ⁸⁴.

Nell'imporre le sue scelte Hitler aveva sopravvalutato le reali possibilità del Gruppo Armate d'Africa di tenere la Tunisia, dove il parziale successo di Kasserine e il fallimento dell'attacco all'8ª Armata avevano chiaramente dimostrato i limiti delle sue forze e la sua incapacità di migliorare le proprie posizioni. Hitler ed i suoi consiglieri militari avevano anche sottovalutato la forza dell'aviazione avversaria, le cui potenza stava progressivamente soffocando le esili linee di comunicazione da cui dipendeva la sopravvivenza della testa di ponte in Tunisia. Questo atteggiamento era in parte comprensibile perché sino ad allora le forze armate tedesche non avevano quasi mai dovuto subire l'iniziativa di una aviazione avversaria molto superiore alla loro ⁸⁵. Inoltre Hitler riponeva molte speranze sull'aiuto che le forze italo tedesche in Tunisia avrebbe potuto ricevere dalla campagna sottomarina in corso nell'Atlantico. Una convinzione che aveva chiaramente manifestato in una lettera indirizzata il 16 febbraio al suo alleato Mussolini: *"Il raggiungimento di successi più o meno temporanei è cosa di poca importanza. È di decisiva importanza soltanto sostenere i successi militari con i rifornimenti logistici. L'America e l'Inghilterra possono raggiungere qualche vantaggio conquistando punti d'appoggio provvisori, ma ciò che importa è se esse riescono a rifornirli e perciò a mantenerli [...] La continua minaccia alle loro linee marittime di rifornimento e la loro interruzione deve presto o tardi condurre alla catastrofe. Io perciò ho fatto tutto ciò che era possibile per creare un'organizzazione praticamente invincibile della nostra guerra sottomarina [...] La lotta nel Nord Africa e quella per l'Europa Occidentale [il fronte russo] hanno naturalmente un'influenza egualmente decisiva sull'esito dell'intera guerra. Ma la conservazione e l'ingrandimento delle teste di ponte di Tunisi e Biserta sta obbligando l'Inghilterra e l'America a trasportare le loro truppe e i rifornimenti verso il vicino ed Estremo Oriente con una lunga deviazione intorno al Capo* ⁸⁶. Ai primi d'aprile del 1943, l'ottimismo di Hitler era fondato sulle speranze di vittoria nella battaglia dell'Atlantico, però un paio di mesi le contromisure anglo americane avrebbero capovolto un andamento, che sino ad allora era stato favorevole alla marina tedesca.

84 Circa il pensiero di Mussolini prima dell'incontro al castello di Klessheim (Salisburgo), vedi Deakin F.W. op. cit. pp. 247 - 249.

85 Fra tutti i feldmarescialli tedeschi, Rommel era l'unico ad avere fatto una tale esperienza. Tuttavia i suoi ripetuti ammonimenti non avevano trovato attenti ascoltatori nell'O.K.W e non li trovarono neppure un anno dopo, quando predispose l'effetto che la superiorità dell'aviazione Alleata avrebbe avuto sulla capacità reattiva delle divisioni tedesche destinate a respingere lo sbarco in Normandia. Cfr.: Rommel Erwin, op. cit. p. 405.

86 Lettera di Hitler a Mussolini datata 16 febbraio 1943, consegnata dal ministro degli esteri Ribbentrop nel corso della sua visita a Roma il 25 febbraio. Riportata parzialmente in W. Deakin op. cit. p. 185.

Operazioni e situazione delle forze aeree italo tedesche in Tunisia sino al marzo 1943

Nella seconda metà del gennaio 1943 erano arrivati in Tunisia il 3^a Stormo C.T. ed 13^o Gruppo C.T., i soli reparti ancora efficienti della 5^a Squadra Aerea, la grande unità, che stava ritirandosi dalla Libia dopo quasi tre anni di dure battaglie sul deserto. Il volo di trasferimento del comandante della 5^a Squadra, generale Bernasconi, era stato particolarmente movimentato. Il 21 gennaio, Bernasconi ed il suo stato maggiore erano partiti da Sorma (Tripolitania) a bordo di due S.79 scortati da una decina di MC.202 della 77^a Squadriglia (13^o Gruppo). Ma lungo la rotta i due trimotori erano stati intercettati da una quarantina di P-40, che però non erano riusciti a portarsi a tiro grazie alla strenua ed abile difesa dei Macchi. L'impari combattimento era però costato la vita al capitano Giorgio Savoia comandante la squadriglia, che lanciandosi col paracadute, era poi deceduto per i postumi delle gravi ferite⁸⁷.

La 5^a Squadra aveva assunto tutti i compiti prima assegnati al disciolto Comando Aeronautica Tunisia, continuando ad operare sino al 15 aprile, quando l'esiguità delle rimanenti forze ne aveva suggerito lo scioglimento e la contemporanea ricostituzione del precedente Comando Aeronautica. Comunque la maggiore parte del personale della 5^a Squadra Aerea era stato rimpatriato quando, stante l'imminente perdita della Tripolitania, era apparsa l'inutilità di conservare una organizzazione pletorica in rapporto al numero ed alla consistenza dei reparti. Infatti erano già stati rinviati in Italia i resti dei gruppi da bombardamento e di tutti i reparti ancora equipaggiati con velivoli anziani e inadatti ad operare in cieli dominati dall'aviazione alleata. Lo sgombero delle circa 3.000 persone non più indispensabili alla 5^a Squadra iniziò, soprattutto mediante aerei da trasporto, a partire dal mese di dicembre. Il personale del 2^o Stormo C.T. rientrò a bordo di S.82, dopo avere consegnato i cacciabombardieri MC.200 AS efficienti agli ultimi reparti, che ancora operavano dalle basi tripolitane⁸⁸.

Tra la fine del dicembre 1942 ed il gennaio 1943, la 5^a Squadra rispedì in Italia centottanta velivoli di diversi tipi non più impiegabili in prima linea, fra i quali ottantadue CR.42 degli Stormi 5^o e 50^o, che dopo la battaglia di Halam Halfa erano stati sbrigativamente definiti dal Comando Supremo Libia una "*zavorra inutilizzabile*" e di conseguenza erano stati passati ad impieghi di seconda linea, quali le scorte ai convogli costieri e le ricognizioni offensive nel profondo Sud Sahariano, dove forze motorizzate britanniche e francesi stavano premendo contro la catena di oasi del 29^o parallelo e del Fezzan⁸⁹. Dopo avere tenacemente contrastato l'invasione della Tripolitania, il 3^o Stormo Caccia, il 13^o Gruppo C.T. (Squadriglie 77^a e 78^a su Macchi MC.202 e Sq. 82^a su MC.200) ed alcuni MC.202 già in forza al 4^o Stormo C.T. erano stati trasferiti in Tunisia⁹⁰. Nel frattempo, per iniziativa del comandante del 4^o Stormo, col. Armando Francois, circa duecentoventi specialisti dell'unità erano stati inviati su automezzi a Birghenem, località 200 chilometri ad est di Tripoli, e colà si erano imbarcati sugli S.82 della 610^a Squadriglia Trasporti per il trasferimento in Italia. Venne così salvato personale prezioso per la ricostituzione del 4^o Stormo, che ai primi di luglio,

87 Alla memoria del capitano Giorgio Savoia fu concessa la Medaglia d'Oro al Valore Militare. Vedi: "Medaglie d'Oro al Valore Militare" Ufficio Storico S.M.A. Roma 1969, p. 256 e Lazzati Giulio, "I soliti quattro gatti", Mursia Milano 1965, p.190.

88 Testimonianza all'A del comandante Costantino Petrosellini, già tenente pilota 92^a Squadriglia - 8^o Gruppo 2^o Stormo C. T. - Regia Aeronautica 1943. Regia Aeronautica Cobelligerante dal nov. 1943 - al 1945. Nel dopoguerra pilota, comandante d'aereo, dell'Alitalia dal 1956 al 1981. Roma, 20 novembre 2001.

89 Si trattava di 2 Mc-202, 12 MC.200 dell'8^o Gruppo, 13 Cant.Z 1007 bis, 11 S.79, 16 Ca.312/313, 27 Ca.309, 9 S.82, 2 S.81, 5 Ca.133, 1 Cant.Z 506 e 82 CR.42, cfr.Borgiotti e Gori, op. cit. p.192. Circa il giudizio del Comando Supremo Libia vedi "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943" p. 462.

90 Santoro G. op. cit. p.499, Borgiotti e Gori, op. cit. p.192



Aeroporto di Castel Benito 1943,
dopo l'occupazione inglese, rottami di aerei italiani.

riarmato con Macchi MC.202 e MC.205, ritornò in linea partecipando difesa della Sicilia⁹¹. Uno degli ultimi reparti aerei organici ad essere trasferito in Tunisia fu la 309^a Sq. Sahariana, i cui aerei nella notte sul 20 gennaio evacuarono l'aeroporto di Zuara, ormai quasi accerchiato da truppe britanniche. I piccoli bimotori Ghibli Ca.309 della 309^a partirono a scaglioni, approfittando dei rari momenti in cui la base non era sottoposta agli attacchi dei caccia bombardieri della Western Desert Air Force⁹². Successivamente tutti i Ca.309 sahariani furono inviati in Italia, eccetto un esemplare aggregato al 3° Gruppo Caccia, che rientrò in marzo⁹³.

Il 15 febbraio le divisioni italiane e tedesche della vecchia Armata Corazzata Italo Tedesca furono incorporate nella 1^a Armata italiana (generale Giovanni Messe), che con la 5^a Armata (generale von Arnim) formò il Gruppo Armate d'Africa, che per pochi giorni ebbe Rommel come comandante. Alla medesima data il Comando Aeronautica Tunisia venne sciolto, e contemporaneamente tutte le forze aeree italiane della regione passarono alle dipendenze della 5^a Squadra Aerea, il cui comando si stabilì ad El-Hamma.

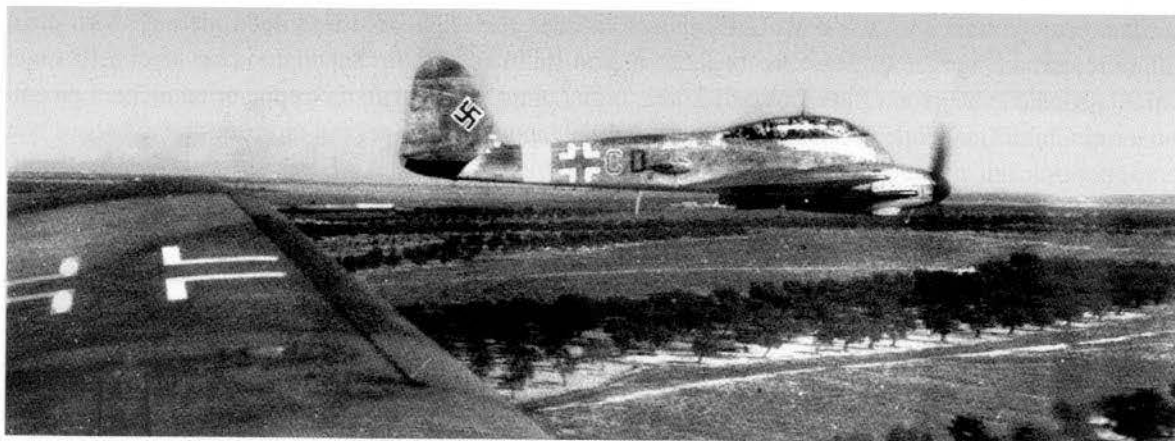
Mentre gli Alleati avevano razionalizzato l'organizzazione delle loro forze aeree creando comandi unificati per ogni specializzazione, tutti dipendenti da un unico comando delle forze aeree del Nord Africa, quelle dell'Asse avevano preso un'altra direzione. Il 12 febbraio la Luftwaffe soppresse il Fliegerführer Tunis ed il Fliegerführer Afrika, sostituendoli col Fliegerkorps Tunis, dal quale dipendevano quattro Fliegerführer con giurisdizione rispettivamente sui settori Nord, Centrale, Sud e di Gabes. Il nuovo comando dipendeva direttamente dalla Luftflotte.2. Uguale soluzione fu scelta dalla Regia Aeronautica che mise la 5^a Squadra Aerea alle dirette dipendenze dello Stato Maggiore Aeronautica. Ad imitazione dei tedeschi la 5^a Squadra divise le proprie forze fra i Settori Aeronautici Nord e Sud, con zone di competenza rispettivamente a nord ed a sud del 34° parallelo. Mentre i settori dipendevano dalla 5^a Squadra Aerea, questa a sua volta doveva collaborare col Comando del Gruppo d'Armata. Il Settore Aereo Sud doveva operare in stretta collaborazione con la 1^a Armata di Messe, quello Nord con la 5^a Armata di Von Arnim. Il Fliegerführer.3, impiegato sul fronte Sud, doveva collaborare col Comando aereo italiano del relativo settore. Altrettanto doveva fare il Fliegerführer.2 col Comando del Settore Aereo Nord. Gli spostamenti dei reparti, sia italiani che germanici, da un Settore Aeronautico all'altro dovevano essere disposti dal Comando della 5^a Squadra di concerto con il Comando del Gruppo d'Armata⁹⁴. In teoria la 5^a Squadra avrebbe dovuto coordinare l'azione di tutte le forze aeree tattiche in Tunisia. In pratica i reparti aerei tedeschi operavano ed agivano conformemente agli ordini del Fliegerkorps Tunis, che a sua volta riceveva le richieste di intervento dai comandi germanici. Tutte le collaborazioni dei comandi di settore erano appese all'esile filo degli ufficiali di collegamento, incaricati di inoltrare le richieste operative districandosi fra i vari passaggi resi necessari dal complesso intreccio burocratico. In conclusione: invece di essere coordinate da un solo comando responsabile dell'intero teatro d'operazioni, le forze aeree italo tedesche della Tunisia operavano alle dipendenze di sei distinti comandi di settore. Tale organizzazione era completamente opposta a quella del Tactical Air Command, unico ente responsabile del coordinamento con i comandi delle forze di terra ed autorizzato a decidere in merito al più razionale impiego dei suoi reparti. Comunque è indubbio che la riorganizzazione sotto unico comando del Fliegerführer Afrika e del Fliegerführer Tunis aveva conferito alle forze aeree tedesche una grande flessibilità d'impiego, che contribuì molto a contenere forze aeree

91 Eduardo Medaglia già comandante della 610^a Squadriglia Trasporti, articolo "Sul filo della memoria", "Rivista Aeronautica" n.2/1998. Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, "I reparti dell'Aeronautica Militare Italiana - Cenni storici - I reparti decorati", Roma, ristampa 1977, p. 34.

92 Testimonianza all'A. del serg. pilota Brocchieri Alessandro, data a Pinerolo il 30/7/2001 e documento di proposta per la Medaglia d'Argento al V.M. al medesimo, stilata dal Comando Raggruppamento Idrovolanti, 84° Gruppo, Taranto, 30 luglio 1945.(copia nell'arch. Dell'A.)

93 Brotzu, Caso e Cosolo, op. cit. vol.5, p.28.

94 Santoro G, op. cit. vol.II, p.500.



Coppia di Bf.210 del Zerstörergeschwader.1 a volo radente sopra una piantagione siciliana. Le prestazioni dell'agile bimotore della Messerschmitt delusero la Luftwaffe. Di lui si ricorda la missione eseguita nel marzo 1943 da undici aerei del II/ZG.1, che partendo da Trapani attaccarono senza successo l'aeroporto di Oglet Netafia, nido dei P-40 della WDAF.

nemiche nettamente superiori⁹⁵. L'efficacia del nuovo Fliegerkorps si era manifestata quando la minaccia degli Alleati di sfondare nel settore centrale e di irrompere verso Sfax, aveva costretto il comando tedesco a lanciare una controffensiva per allargare il collo di bottiglia esistente fra Gafsa e Sfax⁹⁶.

Tuttavia era mancata alle forze aeree dell'Asse la volontà di realizzare una ferrea unicità di comando identica a quella del nemico. Per fare un esempio, ricordiamo che, le forze aeree italiane basate a Pantelleria ed in Sicilia, dovevano spesso intervenire anche sulla Tunisia, però ricevevano gli ordini d'operazione dal Comando della Aeronautica Sicilia, che aveva il compito di garantire le scorte ai convogli aerei navali e nello stesso tempo di attaccare i convogli nemici in navigazione od alla fonda nei porti. Le funzioni e responsabilità del Comando Aeronautica Sicilia erano quindi molto simili a quelle del Coastal Air Command. Tuttavia a differenza del Coastal Air Command, il Comando della Aeronautica Sicilia poteva controllare solo i reparti italiani, ma non quelli tedeschi dislocati in Sicilia, che ricevevano ordini solo dall'OBS.

Torniamo ora ai reparti aerei italiani in Tunisia. Il 21 febbraio, la 5ª Squadra schierava sulle basi di Sfax e Gamart i MC.202 del 6º Gruppo Caccia (Sq. 79ª e 81ª), sulla base di El-Hamma alcune aliquote del 3º Stormo Caccia e su quella di Sfax le squadriglie d'assalto 384ª e 368ª, equipaggiate rispettivamente con vecchi MC.200 passati al ruolo di cacciabombardieri e con superati Fiat G.50bis AS. La 5ª Squadra disponeva inoltre del 13º Gruppo Assalto in fase di ricostituzione sul campo di El-Hamma con MC.200. Nonostante avesse mantenuto la originale denominazione di 5ª Squadra Aerea, la vecchia gloriosa unità aveva sotto il suo comando solo tre gruppi caccia per un totale di novantadue velivoli (la metà efficienti), fra i quali solo i cinquantacinque MC.202 del 3º Gruppo e del 6º Stormo avevano ancora un apprezzabile valore bellico, mentre era piuttosto scarso quello dei cacciabombardieri MC.200 e Fiat G.50⁹⁷. Tuttavia, quando alla fine di febbraio le logore Sq. 384ª e 368ª furono rinviate in Italia, il 162º gruppo d'assalto (109ª Sq. in Tunisia dal 12 marzo e 110ª Sq. dal 9 aprile), arrivò ancora con i vecchi Macchi MC.200⁹⁸. Anche dopo il laborioso giro di sostituzioni ed avvicendamenti, la 5ª Squadra rimase sempre troppo debole per eseguire sia azioni tattiche – alleggerendo il fardello del Fliegerkorps Tunis – sia di pattugliamento sulla linea del fronte, ed infine di difesa aerea dei porti ed aeroporti, dai quali dipendevano i rifornimenti.

95 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.197.

96 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.197.

97 Borgiotti e Gori, op. cit. p. 212.

98 Brotzu, Caso e Cosolo, op. cit. vol.I, p.51.

Il 28 febbraio, lo scrittore Giuseppe Berto, allora sul fronte del Mareth con un battaglione "M", annotò: *"Un segno che i tempi vanno stringendosi è dato dalla aumentata attività dell'aviazione nemica. Sempre più frequenti passano massicce formazioni di bombardieri. Oggi un quadrimotore è stato abbattuto su Gabes: abbiamo visto chiaramente due paracadute aprirsi, mentre il grosso aereo, incendiato andava perdendo quota fino a sparire dietro le colline. Tuttavia la percentuale di apparecchi che la contraerea riesce a buttar giù è ridicola: quello di oggi è il primo che mi è capitato di vedere con gli occhi. Quanto alla caccia, dal giorno del[l'ultimo] duello aereo [del 23 febbraio] non abbiamo più visto apparecchi tedeschi e tantomeno italiani"*⁹⁹.



Piloti del 31st Fighter Group equipaggiato con Spitfire Mk.V

Anche la Luftwaffe era stata costretta ad una radicale riorganizzazione delle proprie forze costituendo, il 12 febbraio 1943, il Fliegerkorps Tunis in sostituzione sia il Fliegerführer Tunis che del Fliegerführer Afrika, i cui residui reparti, dal 16 gennaio avevano definitivamente completato il loro trasferimento dalla Tripolitania. Tuttavia la forza del nuovo corpo aereo non fu quasi mai rilevante, nonostante il discreto quantitativo di aerei da caccia e d'assalto, che progressivamente gli fu assegnato dall'O.K.L. (Oberkommando der Luftwaffe). Sino alla metà di aprile la forza dei reparti aerei tedeschi in Africa continuò ad oscillare fra i 300 ed i 330 aerei, di cui quasi un terzo costituito dagli Ju.87 dei due gruppi dello StG.3, dai Fw.190 del III./SKG.10 e dagli Henschel 219 dello SchG.2, e per il restante dai caccia dei veterani JG.53 ed JG.77 ed infine dai Fw.190 del II./JG.2, sinché alla metà di marzo questo reparto fu trasferito sul fronte della Manica¹⁰⁰. Tutti i reparti del Fliegerkorps Tunis mantennero una discreta efficienza sino alla prima decade di aprile grazie ai continui e consistenti rimpiazzi inviati dall'O.K.L. per ripianarne le loro forti perdite. Per dare un esempio del drenaggio di macchine cui erano sottoposti gli Jagdgeschwadern del Fliegerkorps Tunis, ricordiamo che in marzo le perdite sia per cause belliche che per incidenti od usura assommarono a quasi un centinaio di caccia, corrispondenti circa al 50% dell'organico¹⁰¹. Nello stesso periodo anche le perdite dei reparti del II Fliegerkorps dislocati in Italia e nelle isole raggiunsero percentuali abbastanza rilevanti, tuttavia per colmare i vuoti del mese di marzo ricevettero quattrocentsessantotto nuovi velivoli. Ma le perdite di aprile superarono quelle di marzo, pertanto la Luftwaffe dovette inviare altri cinquecentoventotto velivoli di rimpiazzo¹⁰². Nonostante la notevole quantità di aerei inviati in Tunisia, il numero dei reparti della Luftwaffe in questo settore rimase praticamente invariato, pertanto all'inizio del febbraio 1943 - quando l'aviazione nemica cominciò a riprendere l'iniziativa - il Fliegerkorps Tunis si trovò con forze inferiori alle esigenze. L'ultima offensiva di Rommel avrebbe potuto avere un migliore

99 Berto Giuseppe, "Guerra in camicia nera", Garzanti Editore, Milano 1969, p. 96. I battaglioni "M" (Mussolini) erano unità d'élite della M.V.S.N. (Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale).

100 Cooper Matthew, *The German Air Force 1933 - 1945, An anatomy of Failure* Jane's London, 1981, p.215.

101 Vedi Allegati: Fliegerkorps Tunis, Situazione forza, rimpiazzi e perdite, marzo 1943.

102 "Verbali delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio Storico, Roma, 1985, Verbale della riunione tenuta dall'Eccellenza il capo di SM Generale, il 18 aprile 1943. Intervento del feldmaresciallo Albert Kesselring, Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p. 73. Le cifre di questi verbali differiscono da quelle dichiarate da Hitler in una sua lettera a Mussolini in data 2 maggio 1943. Secondo Hitler gli aerei inviati alla Luftflotte. 2 erano stati 574 in marzo e 669 in aprile, "senza contare i reparti trasferiti in Italia e gli apparecchi da trasporto". Cfr. Deakin F. W. Op. cit. p. 281.



Bf.109G-4 Trop dello JG.53 decolla da una improvvisata pista tunisina (BDA)

esito qualora avesse avuto un più potente appoggio aereo. I reparti del Fliegerkorps Tunis erano troppo pochi. Se dovevano fornire una scorta agli aerei d'assalto, non potevano eseguire anche le missioni di controaviazione che sarebbero state necessarie per ridurre la pressione dell'aviazione Alleata.

Negli ultimi giorni della battaglia di Kasserine, quando le Air Forces erano passate alla riscossa, la guerra aerea in Tunisia aveva avuto una svolta. Tuttavia, Hitler non poteva inviare nel Mediterraneo altri reparti della Luftwaffe senza cancellare la progettata offensiva estiva sul fronte russo. Mussolini era più volte tornato sul dolente argomento senza riuscire a convincere il suo potente alleato¹⁰³. Ma, anche nell'ipotesi caldeggiata da Mussolini, non esisteva la possibilità di schierare in Tunisia una forza aerea più consistente né tantomeno reparti di bombardieri medi, soprattutto perché sarebbe stato prima necessario ripristinare la continuità dei rifornimenti di bombe, materiali e carburanti. Un altro fattore negativo era la ristrettezza del territorio controllato dall'Asse, con poche aree idonee ed attrezzate da adibire a basi per i bombardieri. Le poche disponibili erano perennemente affollate da caccia e da aerei da trasporto. Inoltre tutto il territorio era sotto la minaccia dell'aviazione alleata, i cui reparti stavano aumentando in numero e potenza. Un fatto che incideva sulle linee di rifornimento dell'Asse, che diventavano sempre più insicure a causa dei frequenti attacchi aerei. L'unica vera possibilità per dare un aiuto al gruppo armate della Tunisia consisteva nel potenziamento dell'aviazione dell'Asse onde condurre nel Mediterraneo una lotta senza quartiere contro i convogli e le comunicazioni del nemico e contemporaneamente neutralizzare Malta. Ma questi progetti erano irrealizzabili. I bombardieri dislocati in Sicilia e Sardegna avevano basi distanti dagli obiettivi, perciò dovevano caricare più benzina e meno bombe. Inoltre gran parte degli obiettivi era oltre il raggio d'azione dei bombardieri della Regia Aeronautica. Un altro fattore negativo per il bombardamento strategico era la pratica impossibilità di eseguire operazioni diurne, perché l'Asse non aveva caccia a grande autonomia paragonabili ai P-38 americani. Pertanto le perdite sarebbero state insostenibili.

Il supporto tattico, che i bombardieri della Luftwaffe basati sulle isole italiane potevano fornire alle truppe in Tunisia, era limitato dalla sua scarsa tempestività, poiché le richieste di intervento passavano per la lunga trafila dei vari comandi. Di conseguenza nei momenti decisivi, l'appoggio tattico non era pronto

¹⁰³ Documento collezione italiana, riportato da Deakin F. W. Op. cit. p.203.



Bf.109G-4 Trop dello JG.53 al riparo di un paraschegge a La Marsa (BDA)

né tempestivo, come quello ottenuto dalle truppe degli Alleati, grazie alla superiore organizzazione ed ai migliori collegamenti fra i loro comandi aerei e terrestri.

Comunque, per le armate dell'Asse fu più esiziale lo scarso successo delle azioni dei loro reparti da bombardamento strategico, le cui perdite non erano mai state integralmente ripianate. In dicembre tre Gruppen da bombardamento a largo raggio, con una forza nominale di novanta aerei, avevano dovuto essere ritirati fare riposare gli equipaggi e rimettere in efficienza i reparti. I Kampfgeschwadern dei Fliegerkorps II e X, - ovvero la principale componente del bombardamento strategico dell'Asse, dove i reparti italiani costituivano la parte più trascurabile - che in dicembre avevano in carico trecentodieci aerei, al 1° gennaio ne avevano duecentosettanta, solo metà dei quali efficienti¹⁰⁴. Il forzato ritiro di reparti da bombardamento dalla linea d'operazioni continuò anche nei mesi invernali, solo parzialmente compensato dal rientro di quelli già riequipaggiati. Una delle concause di questo decremento fu l'impegno assunto dalla Luftwaffe di rifornire Stalingrado, che aveva fortemente penalizzato i programmi di addestramento dei nuovi equipaggi del bombardamento. Un'altra causa del calo della capacità offensiva della Luftwaffe nel Mediterraneo, fu la chiusura delle scuole di aerosiluranti, che impedì il reintegro dei reparti con nuovi equipaggi altamente specializzati¹⁰⁵. Infine un ulteriore peggioramento della situazione fu causato dalla decisione di togliere molti Ju.88 dalle loro più congegnali attività di bombardieri, per adibirli a servizi di scorta dei convogli navali e persino dei convogli aerei, che portavano rifornimenti in Tunisia.

Seppure con forze inadeguate alle necessità, i reparti aerosiluranti e da bombardamento sia della Luftwaffe sia della Regia Aeronautica avevano continuato ad attaccare - con successi non sempre proporzionali al loro impegno - i porti nordafricani ed i convogli in navigazione. Nella notte del 1° marzo gli Ju.88 del II Fliegerkorps avevano bombardato il porto di Bona danneggiando il cacciatorpediniere britannico LIGHTNING. Quattro giorni dopo avevano intercettato un convoglio a sud di Malta, danneggiando la petroliera YORBA LINDA. Il 21 marzo, nel corso di una missione sul porto di Tripoli gli Ju.88 del KG.77 e KG.30 avevano ottenuto un bel successo affondando due piroscafi con motobombe italiane e distruggendo

104 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.198.

105 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.198.



Un aereo del 95th Bomb Squadron (17th Bomb Group) dimostra la grande resistenza del solido B-26 "Marauder" rientrando ampiamente crivellato dopo la missione eseguita su La Smaia il 27 marzo 1943 (USAF).

il cacciatorpediniere DERWENT con due diretti centri¹⁰⁶. Altri due piroscafi erano stati mandati a fondo nelle notti sul 24 e sul 26 dagli aerosiluranti del KG.26, mentre, sempre nella notte del 26, bombardieri del KG.30 avevano distrutto il piroscifo EMPIRE STANDARD nella rada di Algeri. La notte successiva aerosiluranti italiani e tedeschi decollati dalla Sardegna avevano intercettato un convoglio a nord est di Philippeville. I siluri dei Gruppi AS 89° e 105° avevano affondato la motonave britannica EMPIRE ROWAN, però cinque S.79 erano stati abbattuti dai caccia di scorta della RAF insieme ad un He.111 del KG.26 e ad uno Ju.88 del KG.54¹⁰⁷.

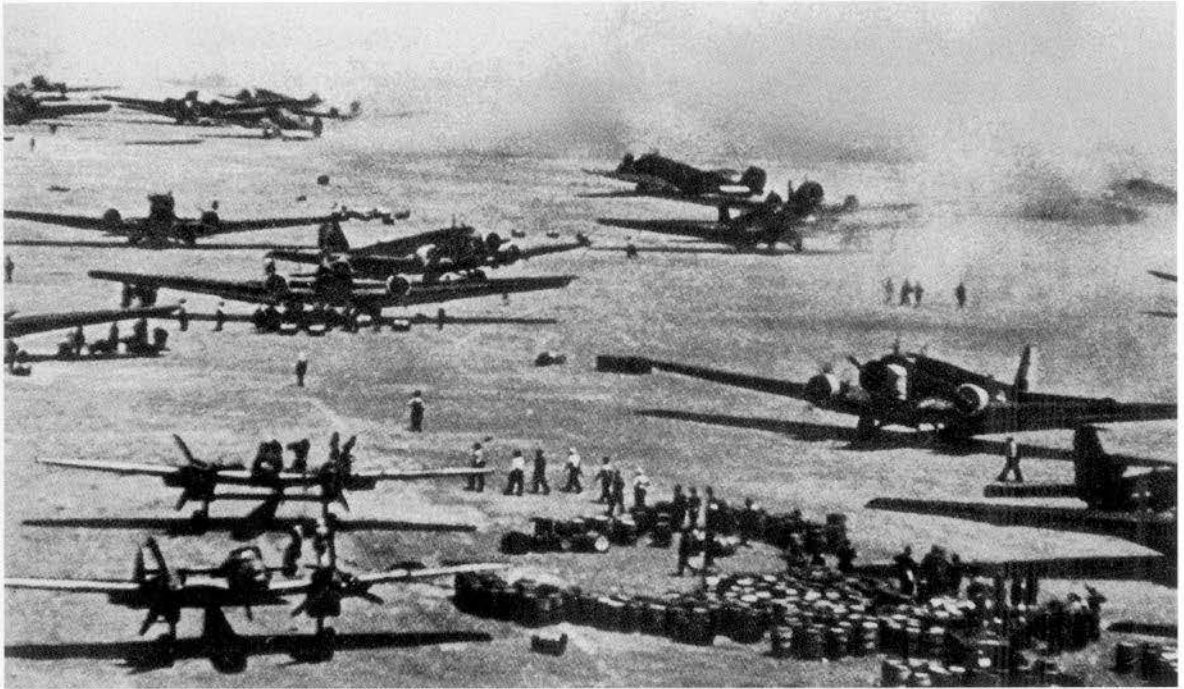
Nella seconda metà di marzo, gli Ju.88 del KG.77 erano stati più volte chiamati in Tunisia per bombardamenti tattici contro reparti della 8ª Armata britannica che stavano attaccando la linea del Mareth. Ma le perdite erano state gravi. Fra il 22 ed il 31 marzo, dieci Ju.88 erano stati abbattuti senza avere potuto dare un sensibile contributo alla resistenza della 1ª Armata¹⁰⁸. I Kampfgeschwadern non potevano ormai più operare alla luce del giorno. La pressoché continua presenza di Spitfires e P-40 guidati da radar a lunga portata, dava ai bombardieri tedeschi poche possibilità di eludere gli attacchi. Esempio a questo proposito, il raid tentato il 9 aprile da quindici Ju.88 nella zona del passo di Fondouk, nella quale il II Corps americano stava ammassando truppe e mezzi per colpire alle spalle la 1ª Armata di Messe in ritirata verso Enfidaville. Gli JU.88 erano stati intercettati da ventiquattro Spitfires del 52nd Fighter Group. Visti i caccia, i bombardieri tedeschi si erano alleggeriti del carico di bombe, inoltre - come riferirono i piloti americani - una decina di aviatori avevano abbandonato gli aerei lanciandosi col paracadute, ancora prima di essere attaccati. Come era prevedibile, in assenza di una scorta di Me.109 gli Spitfires fecero una strage. Il 52nd F.G. reclamò otto Ju.88 distrutti, tre probabilmente distrutti ed uno danneggiato¹⁰⁹.

106 Santoni e Mattesini, op. cit. p.335.

107 Santoni e Mattesini, op. cit. p.337.

108 Santoni e Mattesini, op. cit. p.336.

109 NATAF Int/Opsum AI283 10/4, AFHRA A-6011.



Un campo africano della Luftwaffe sovraffollato dagli Ju.52 di un convoglio aereo e dai Bf.110 della loro scorta.

All'inizio di marzo, la maggior parte degli aerei dell'Asse in Tunisia (in totale circa 200 caccia e 100 assaltatori del Fliegerkorps Tunis¹¹⁰ e circa 40 Macchi 202 più alcuni assaltatori MC.200 della 5ª Squadra Aerea¹¹¹) era stata mobilitata per appoggiare all'offensiva (Operazione Capri) che Rommel stava per lanciare nel settore di Medenine, con la speranza di sorprendere l'8ª Armata britannica ancora in crisi di assestamento davanti alla linea del Mareth. Gli aerei distaccati nel settore dal Fliegerkorps Tunis e dalla 5ª Squadra Aerea dovevano attaccare gli aeroporti avanzati britannici, proteggere le truppe sia prima che durante gli attacchi ed infine colpire ed individuare i movimenti dei reparti dell'8ª Armata¹¹². I tedeschi avevano nel settore sessanta Me.109 G e trenta cacciabombardieri più una ventina di Stukas La 5ª Squadra Aerea aveva trasferito da Sfax a Gabés i pochi MC.202 efficienti (otto in totale) del 6º Gruppo Caccia, che insieme a dodici MC.202 del 3º Stormo ed ai diciannove del 16º Gruppo già nel settore costituivano praticamente tutta la caccia italiana in Tunisia. Nessun assaltatore italiano era disponibile poiché tutti i MC.200 del 13º Gruppo erano inefficienti¹¹³.

L'offensiva era iniziata il 6 marzo sotto cattivi auspici. Il progettato attacco a volo radente, che avrebbe dovuto essere sferrato da due formazioni di MC.202 alle prime luci dell'alba contro l'aeroporto di Medenine sud, era fallito a causa della nebbia. Sempre per la nebbia era fallito l'attacco di undici Me.210 del II/ZG.1 contro l'aeroporto di Oglet Netafia, base degli assaltatori del WDAF. La stessa azione ritentata poco dopo da diciannove Me.109 aveva invece avuto buoni risultati¹¹⁴. Nel resto della giornata, una nebbia diffusa aveva ostacolato in vario modo l'attività dei reparti aerei italo tedeschi, che solo all'indomani avevano potuto impegnare in combattimento alcune formazioni della RAF. Per inciso, il 6 marzo, ogni

110 Elaborazione dell'A. da German Order of Battle, Statistics as of Quarter years 1938-45, AHFRA 137.306-14 roll A1128. Cfr. anche RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.199.

111 N. Arena, op. cit. vol 4 p. 82.

112 Santoro G. op. cit. vol.II, p. 503.

113 Santoro G. op. cit. vol.II, p. 503.

114 Borgiotti e Gori, op. cit. p. 229.



Il 21 marzo, nel corso di una missione sul porto di Tripoli gli Ju.88 del KG.77 e KG.30 (nell'immagine) affondarono due piroscafi con motobombe italiane FF inoltre distrussero il cacciatorpediniere Derwent con due bombe perfettamente centrate.

Macchi MC.202 eseguì in media tre missioni, sicché la 5ª Squadra Aerea totalizzò 115 sortite, però due MC.202 non rientrarono alla base. Sebbene l'intervento del Fliegerkorps Tunis fosse stato molto più massiccio, gli aerei dell'Asse non erano stati in grado di rovesciare le sorti della battaglia¹¹⁵. Infatti l'offensiva della 1ª Armata italo tedesca non aveva colto di sorpresa il nemico, che per giorni aveva attentamente seguito la preparazione degli attacchi individuandone in anticipo la direzione. Nei giorni successivi le forze aeree dell'Asse non erano state capaci di fornire un adeguato appoggio tattico né di contenere gli attacchi dei cacciabombardieri e dei bombardieri medi della Western Desert Air Force e del XII Air Support Command. Il forte sbarramento anticarro preparato da Montgomery e gli incessanti attacchi aerei anglo americani avevano fiaccato lo slancio delle truppe di Rommel. Le sorti dell'offensiva non erano state risollevate neppure dall'aiuto dello JG.27, che da Trapani Milo e San Pietro (Sicilia) aveva mandato i suoi caccia sulla Tunisia, e neppure da quello dei Kampfgeschwadern KG 77, KG 30, KG 54 e KG 76, che erano decollati dai campi di Gerbini, Comiso e Catania.

Cessati i combattimenti sul Mareth, l'effettivo comando della 1ª Armata passò nelle mani del generale Messe, per intervento del quale fu finalmente costituito un comando aereo unificato del Settore Sud responsabile dell'attività sia dei reparti tedeschi che di quelli italiani¹¹⁶. Saggio provvedimento, che sottoponeva ad un unico comando le forze aeree dell'Asse, imitando, purtroppo in ritardo, l'organizzazione che l'aviazione nemica già si era data su molto più vasta scala. Nonostante la sua razionalità il provvedimento non fu imitato fuori dalla Tunisia.

Comunque il nocciolo della questione rimaneva sempre l'inferiorità delle forze aeree italo tedesche, rispetto a quelle degli Alleati. L'8 marzo, Mussolini aveva indirizzato un messaggio ad Hitler, evidenziando

¹¹⁵ Borgiotti e Gori, op. cit. p. 229.

¹¹⁶ N. Arena, op. cit. vol 4 p. 82.



Bf.109G-4 Trop a La Marsa nel marzo 1943 (BDA)

che “*per resistere (in Tunisia), e magari contrattaccare, è necessario alimentare le nostre forze; è necessario fare giungere soprattutto cannoni, carri armati e carburante. Bisogna garantire i trasporti sul tratto breve, ma obbligato del canale di Sicilia. Per ottenere tutto ciò, o Führer, non mi stancherò di ripeterlo, occorre che l’Aviazione dell’Asse nella zona Sardegna, Sicilia, Tunisi, sia almeno **uguale** all’aviazione nemica*”¹¹⁷. Noi abbiamo perduto l’Egitto a causa della nostra inferiorità nell’aviazione; noi perderemo la Tunisia se questa esigenza fondamentale non sarà raggiunta”¹¹⁸.

Circa la fiducia del Comando Supremo in merito alle reali intenzioni dei tedeschi per la Tunisia, si era invece espresso molto più chiaramente il generale Ambrosio, che nel promemoria utilizzato da Mussolini per preparare il suo messaggio al Führer, aveva precisato: “*è necessario che l’alleato riveda i suoi piani e porti nello scacchiere mediterraneo maggiore attenzione, perché il pericolo non viene soltanto da Oriente, ma può apparire da un momento all’altro sul fianco o alle spalle dell’esercito tedesco. I tedeschi non si preoccupano molto di un’azione anglo-americana perché essa, comunque, si svolgerà in un primo tempo molto lontana dal loro suolo. Noi siamo in condizioni opposte: nel Mediterraneo uno degli obiettivi dell’avversario è l’Italia e noi finiremo col sostenere il peso della lotta da soli, lotta che metterà a ferro e fuoco il nostro Paese, esponendolo alle maggiori distruzioni. Può darsi che questo pensiero faccia parte del piano dei tedeschi, i quali vogliano impiegarci proprio per sostenere l’urto iniziale anglo-americano, poco interessandosi della sorte delle popolazioni e delle nostre città*”¹¹⁹.

117 La parola “uguale” è in corsivo neretto come nel testo riportato da Deakin F. W. Op. cit. p.203.

118 Documento collezione italiana, Deakin F. W. Op. cit. p.203.

119 Documento collezione italiana, riportato da Deakin F. W. Op. cit. p. 201.

Una lezione velocemente appresa: riorganizzazione e nuove dottrine d'impiego dell'aviazione alleata nel Mediterraneo

Mentre l'aviazione dell'Asse aveva molte difficoltà a mantenere una modesta forza operativa in Tunisia, la US XII Air Force, che era solo una frazione delle forze aeree alleate nel Nord Africa, fra il novembre 1942 e l'aprile 1943, aveva quasi raddoppiato i suoi gruppi caccia, passati da cinque a nove, e più che triplicato i gruppi da bombardamento, passati da tre a dieci¹²⁰. A partire dal gennaio 1943, la riorganizzata e ormai potente XII A.F. aveva intensificato i suoi attacchi su Tunisi, Sousse, La Goulette, Biserta, Kairouan, e bombardato anche molti obiettivi della Tripolitania, colpendo persino la lontana ed eccentrica oasi sahariana di Gadames, ed osteggiando vivacemente le ultime fasi della ritirata dell'ACIT dal territorio libico. Tuttavia, alle incursioni della XII A.F. si erano aggiunte anche quelle dei B-24 della IX Air Force, che all'inizio del 1943 avevano bombardato Sfax, Sousse e Biserta. Ai primi di febbraio erano entrati in campo anche i bombardieri della Western Desert Air Force britannica, da poco installatasi sugli aeroporti della Tripolitania abbandonati dall'Asse¹²¹.

L'esordio della XII Air Force nell'operazione Torch non aveva però inizialmente dato grandi soddisfazioni. Sino quasi alla fine di dicembre, Eisenhower ed i comandi della XII Air Force avevano continuato a credere che la cattura dell'intera Tunisia, dalla quale dipendevano i grandiosi progetti degli Alleati per il Mediterraneo, fosse una questione di giorni od al massimo di qualche settimana¹²². Il loro ottimismo era fondato sulla constatazione che nei primi dieci giorni di "Torch" le truppe alleate erano riuscite a coprire speditamente i 650 chilometri fra Algeri ed i dintorni di Tunisi. Pertanto avevano provato una bruciante delusione quando la Eastern Task Force di Anderson era stata battuta ed arrestata da forze complessivamente inferiori a soli 15 chilometri dalla capitale della Tunisia. Inoltre avevano dovuto ammettere che la loro sconfitta era dovuta in gran parte all'intervento di pochi, ma estremamente efficienti reparti aerei nemici.

Il fallimento della prima fase della campagna tunisina era però attribuibile, più che alla relativa debolezza dei contingenti alleati, alla loro inesperienza nei combattimenti, peggiorata da una eterogenea, ma bene individuabile serie di fattori negativi. L'insufficienza dei collegamenti terrestri non aveva consentito alle forze di cielo e di terra di spiegare tutta la loro superiore potenza in termini di uomini ed armamento¹²³. Una larghissima porzione delle forze americane era stata trattenuta nel Marocco per fronteggiare un improbabile attacco della Wehrmacht attraverso la penisola iberica e lo stretto di Gibilterra. La turbolenta situazione politica nel Nord Africa Francese - dove De Gaulle e l'ammiraglio Darlan ed il generale Giraud si contendevano aspramente il potere - aveva consigliato di tenere una certa aliquota di truppe anche in Algeria. Però una delle più evidenti cause dell'insuccesso, era stata l'incerta condotta dell'USAAF e della RAF, i cui interventi in campo tattico si erano spesso dimostrati intempestivi, poco coordinati ed indeboliti dalla propensione a disperdere irrazionalmente delle loro forze. I comandi delle forze aeree avevano avuto il merito di avere compreso rapidamente la necessità di superare l'inevitabile disorganizzazione conseguente alle operazioni di sbarco ed alla sistemazione dei reparti sugli aeroporti algerini. I campi in prossimità della frontiera tunisina, sui quali avevano trasferito i reparti, erano quasi privi di attrezzature, con piste di volo esigue e rudimentali, dato che molti erano stati da tempo disattivati in seguito delle pressioni sull'Armée dell'Air esercitate dalle commissioni armistiziali italo tedesche. Inoltre, a causa dell'urgenza,

120 Vedi tabella n° 1 in allegati

121 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

122 The history of the Twelfth Air Force, III. Chap.

123 Cooper Matthew, "The German Air Force 1933-1945, An Anatomy of Failure", Jane's Publishing Company Ltd, London 1981, p. 215.



Airacobra P-39 da appoggio tattico

le basi avanzate erano state ampliate con piste in terra battuta, che naturalmente erano diventate pressoché inagibili alle prime piogge. Inoltre un certo marasma era stato causato dalla decisione del comandante di teatro, generale Eisenhower, di seguire alla lettera il piano originale della “Operazione Torch”, che - in ossequio al War Department Field Manual 31-35 del 9 aprile 1942 - praticamente subordinava le forze aeree ai comandi dei singoli corpi d’armata, mentre sarebbe stato più razionale affidare il coordinamento della loro attività ad un comando aereo unificato, indipendente dalle forze terrestri. Ai comandanti delle unità aeree non era stato assolutamente possibile sottrarsi alle richieste delle unità di terra in quanto il Field Manual precisava *“che il bersaglio più importante sarà di norma quello che costituisce la minaccia più seria per le operazioni della forza di terra cui viene fornito l’appoggio. La decisione finale circa la priorità dei bersagli spetta al comandante della unità appoggiata”*¹²⁴. A causa della rigida applicazione di tale sistema, fra novembre e dicembre, il grande potenziale delle forze aeree americane e britanniche era stato disperso in missioni di dubbia utilità generale, per la cui esecuzione venivano impegnate dozzine di caccia, pertanto le molto più scarse unità da appoggio tattico tedesche avevano la possibilità di attaccare bersagli difesi solo in modo approssimativo dall’aviazione nemica.

Tuttavia un dottrina d’impiego di così scarso rendimento non poteva durare a lungo in forze armate pragmatiche ed impregnate del culto dell’efficienza come quelle americane. Dalla Gran Bretagna arrivò il generale Carl Spaatz, che su richiesta di Eisenhower lasciò il comando dell’Eight Air Force per assumere quello delle forze aeree del Nord Africa. Al seguito di Spaatz arrivò come capo di Stato Maggiore il generale L.S. Kuter, già comandante del 1st Bomb Wing dell’Eight Air Force, al quale fu affidato l’incarico di riassumere i risultati e le conclusioni dell’inchiesta aperta per individuare le cause dell’insuccesso e trovarne i rimedi¹²⁵. Le indagini promosse da Spaatz portarono alla constatazione che durante la marcia su Tunisi le loro forze aeree avevano dovuto *“combattere guerre separate, soprattutto in supporto alle proprie unità dell’esercito, in quanto i comandanti di queste ultime insistevano che gli aviatori sotto il loro con-*

124 Craven Wesley Frank & Cate James Lea, “The Army Air Forces in World War II”, p. 137.

125 “The Air Forces in World War II- Combat Chronology 1941 - 1945”.



L'aggressivo profilo del cacciabombardiere Fw.190

trollo provvedessero alla protezione locale ed alla risoluzione dei relativi problemi"¹²⁶. Naturalmente l'importanza data a questi problemi era strettamente correlata alla inesperienza delle truppe, che "avevano per gli attacchi degli "Stukas" un timore sproporzionato ai danni materiali che essi potevano infliggere"¹²⁷. Questi eccessivi timori erano all'origine delle continue ed assillanti richieste dei comandanti delle truppe per ottenere dai reparti caccia un per-

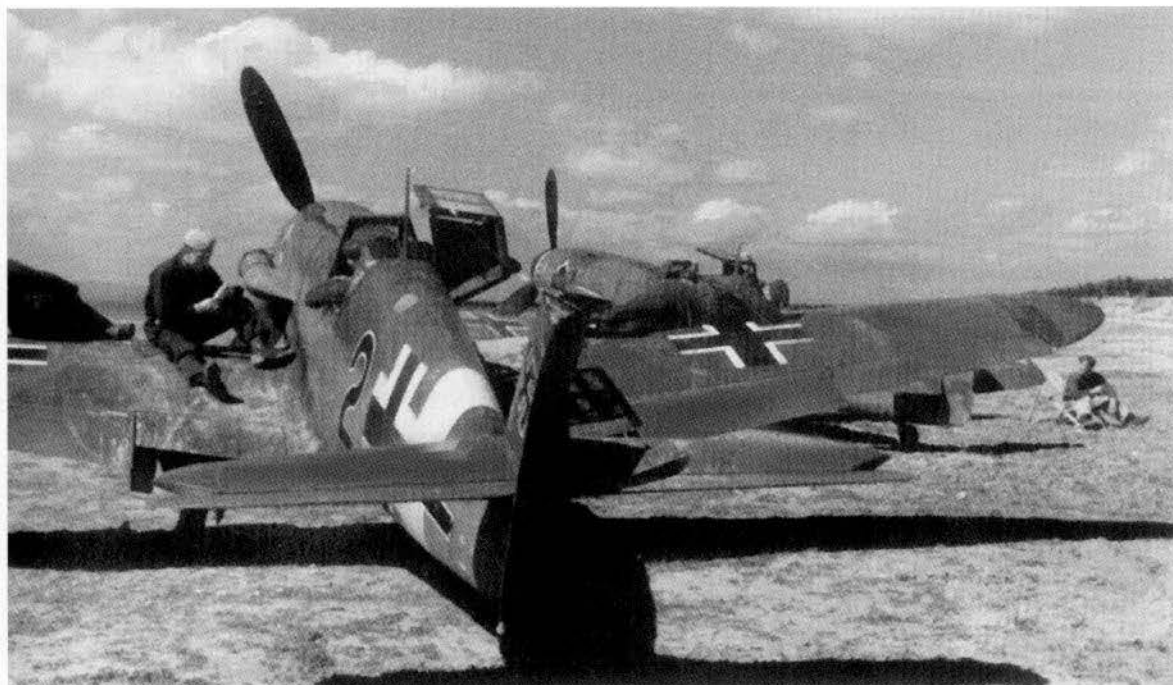
manente "ombrello aereo" su tutti i loro movimenti e su tutte le operazioni, anche locali, mentre gli aerei da caccia sarebbero stati più utili se usati offensivamente per conquistare la superiorità aerea. Questa ed altre osservazioni in merito all'insoddisfacente impiego dell'aviazione nei primi due mesi della campagna in Tunisia furono riversate nel documento "Organisation of American Air Forces" inviato al Pentagono da Kuter, nel quale le iniziali pesanti critiche erano state addolcite dall'osservazione che "Quando le truppe di terra diventeranno assuefatte agli attacchi aerei, c'è da attendersi che le richieste per la copertura locale diminuiranno [...] tuttavia, sintantoché le Forze Aeree degli Stati Uniti saranno parte dell'Esercito, sarà estremamente difficile resistere a queste richieste. Un'altra insistente richiesta dalle forze di terra è che, per sostenere il morale, le nostre truppe sul fronte devono potere vedere i loro aerei di appoggio. Apparentemente i soli aerei visti sono aerei nemici. È facile riconoscere il valore di questo atteggiamento, ma è nuovamente difficile resistere sintantoché le forze aeree saranno una parte integrante dell'Esercito".

Pressato dalle osservazioni e dai suggerimenti di Spaatz e del suo staff, Eisenhower acconsentì ad accantonare gli originari schemi d'impiego delle forze aeree ed a promuovere un radicale cambiamento nella organizzazione dei comandi responsabili della loro applicazione. Prima di tutto fu riconosciuta l'esigenza di un comando unificato per tutta l'aviazione nel Nord Africa, che il 5 gennaio 1943, al momento della sua costituzione, assunse la denominazione di "Northwest African Air Forces" (NAAF), il cui comando fu affidato al luogotenente generale Carl A. Spaatz. Ovviamente Spaatz e la NAAF dipendevano gerarchicamente dal "Theater Commander", cioè da Eisenhower. L'organigramma prevedeva tre comandi in sottordine, ognuno responsabile nell'ambito del proprio settore del raggiungimento delle direttive emanate dal comando di teatro. Le denominazioni adottate furono: Strategic Air Force (SAF), Tactical Air Force (TAF) e Coastal Air Force (CAF)¹²⁸. Comandava la SAF il maggiore generale James Doolittle, noto per avere l'anno precedente bombardato Tokio con una formazione di B-25 decollata dalla portaerei Hornet. La TAF era ai comandi dell'Air Marshal Arthur Coningham, un militare britannico dalle idee chiare e precise, formatosi alla dura scuola della guerra nel deserto libico-egiziano, che in base alla sua esperienza si accinse a rivoluzionare i concetti operativi sino ad allora seguiti in Tunisia sia dalla R.A.F. che dall'USA-AF. Egli stabilì che il compito primario delle forze aeree tattiche era quello di annientare l'aviazione dell'Asse e non quello di proteggere ad ogni costo le proprie truppe dagli attacchi aerei del nemico. Solo quando le forze aeree avessero ottenuto la superiorità aerea, allora avrebbero potuto efficacemente isolare

126 Russel Edward T., and Johnson Robert M. "Africa to the Alps - The Army Air Forces in the Mediterranean Theater, Air Force History and Museum program, 1999, p.6.

127 "Organisation of American Air Forces" Relazione indirizzata dal Brig. Gen. L.S. Kuter, vice comandante del NATAF al Comandante Generale dell'AAF, Washington, May 12, 1943. Il documento è una copia dell'originale autenticata da Wesley F. Craven. AFHRA - A-6011, frames 0016 - 0023.

128 Forza Aerea Strategica (SAF), Forza Aerea Tattica (TAF) e Forza Aerea Costiera (CAF)



Bf.109G-4 Trop a La Marsa nel marzo 1943 (BDA)

le forze nemiche sul campo di battaglia¹²⁹. Data la maggiore esperienza della RAF nelle operazioni aeronavali nel Mediterraneo, ed anche per ragioni di equilibrio fra alleati, il comando della CAF venne affidato all'Air Vice Marshal Hugh Lloyd.

Il primo risultato della costituzione della Tactical Air Force, fu quello di mettere fine alle polemiche circa il controllo del supporto aereo ravvicinato, la cui attività prima dipendeva principalmente dalle richieste dei comandi dell'esercito. Fatto che aveva causato una irrazionale dispersione delle forze aeree tattiche e ne aveva impedito la concentrazione sugli obiettivi di maggiore importanza generale. Il terremoto di non disprezzabile *magnitudo*, che all'inizio del 1943 rimaneggiò le forze aeree nel Nord Africa e costituì il punto di partenza per un più profondo riordinamento dell'organizzazione di tutte le forze aeree tattiche americane in ogni parte del globo e dei relativi sistemi di collaborazione interforze. Dopo il positivo collaudo effettuato durante l'ultima parte della campagna tunisina, l'organizzazione ed i sistemi d'impiego dell'aviazione tattica subirono un ulteriore affinamento nel corso dell'invasione della Sicilia ed infine arrivarono quasi alla perfezione nei successivi venti mesi della campagna d'Italia. Mettendo a frutto la vecchia regola secondo la quale l'esperienza è la somma dei propri errori, gli americani trassero un enorme vantaggio dalle lezioni ricevute nelle loro prime battaglie in Nord Africa. Queste lezioni costituirono la base per una radicale revisione dell'organizzazione e della dottrina d'impiego delle loro forze aeree tattiche.

USAAF e RAF impiegaron l'intero mese di gennaio e parte del febbraio per preparare gli schemi della nuova organizzazione e per istruire nel merito i comandi aerei e terrestri. Il 18 febbraio fu completata l'attribuzione delle responsabilità e delle funzioni. Però, alcuni giorni prima che la nuova organizzazione cominciasse a funzionare, Rommel aveva sferrato la fulminea offensiva di Kasserine. L'iniziale successo del feldmaresciallo era stato favorito anche dai ritardi relativi all'organizzazione dell'appoggio aereo tattico, ritardo che fra l'altro aveva avuto negative influenze anche sull'efficacia della ricognizione tattica¹³⁰. A

¹²⁹ Russel Edward T., and Johnson Robert, op. cit. p. 8.

¹³⁰ Vedi: "Organisation of American Air Forces", cit. chapt. II, par.B indentation 5.

tale proposito, è esemplare il seguente episodio. Il comando del II Corpo d'Armata USA doveva eseguire un attacco al passo Faid - dal quale pochi giorni dopo spuntarono i carri armati di Rommel - pertanto aveva chiesto che alle sue truppe fosse assicurata una ininterrotta copertura aerea in quanto temeva che la Luftwaffe potesse riunire 24 Stukas per contrastare la sua azione. La protezione della caccia era stata considerata da comando del II Corpo un prerequisito essenziale per l'esecuzione dell'attacco, tuttavia il XII Air Support Command aveva cercato di spiegare che in rapporto agli effettivi fattori tempo e distanza, il numero di caccia disponibili non avrebbe consentito di mantenere in permanenza sull'aerea indicata più di dodici caccia. Era inoltre illusorio pensare che una sola dozzina di aerei avrebbe potuto impedire a 24 determinati Stukas di bombardare le truppe americane. Tale copertura, oltre ad essere di dubbio valore, avrebbe impedito di scortare un certo numero di bombardieri leggeri disponibili per un attacco contro le basi dei temuti Stukas ed altri utili bersagli. Se si fosse aderito alla richiesta, l'aviazione non avrebbe potuto usare tutto il suo potere offensivo per una azione di più sicuro rendimento generale. Sotto la spinta degli eventi successivi, l'operazione del II Corpo dovette essere annullata. Tuttavia altre richieste come la precedente ebbero un seguito, tanto che alla fine della battaglia di Kasserine il comando della Forza Aerea del Nord Ovest contestò ai comandi delle forze di terra che l'arma da caccia era stata *"continuamente male impiegata per compiti difensivi, e abitualmente in unità troppo piccole da assicurare un grado di successi proporzionato alle previste (ed effettive) perdite"*¹³¹.

Comunque il lavoro di riorganizzazione era andato avanti anche in piena battaglia aiutato dalla contemporanea costituzione del 18° Gruppo d'Armata, cui venne affidata la responsabilità di pianificare e dirigere le operazioni della 1ª Armata di Anderson, del potente U.S. II Corps, del XIX Corpo d'armata francese e dell'8ª Armata di Montgomery. Accanto al Quartiere Generale del 18° Gruppo d'Armata fece la sua prima comparsa anche il Quartiere Generale della Northwest African Tactical Air Force, costituito per pianificare e dirigere le operazioni aeree nell'area della battaglia.

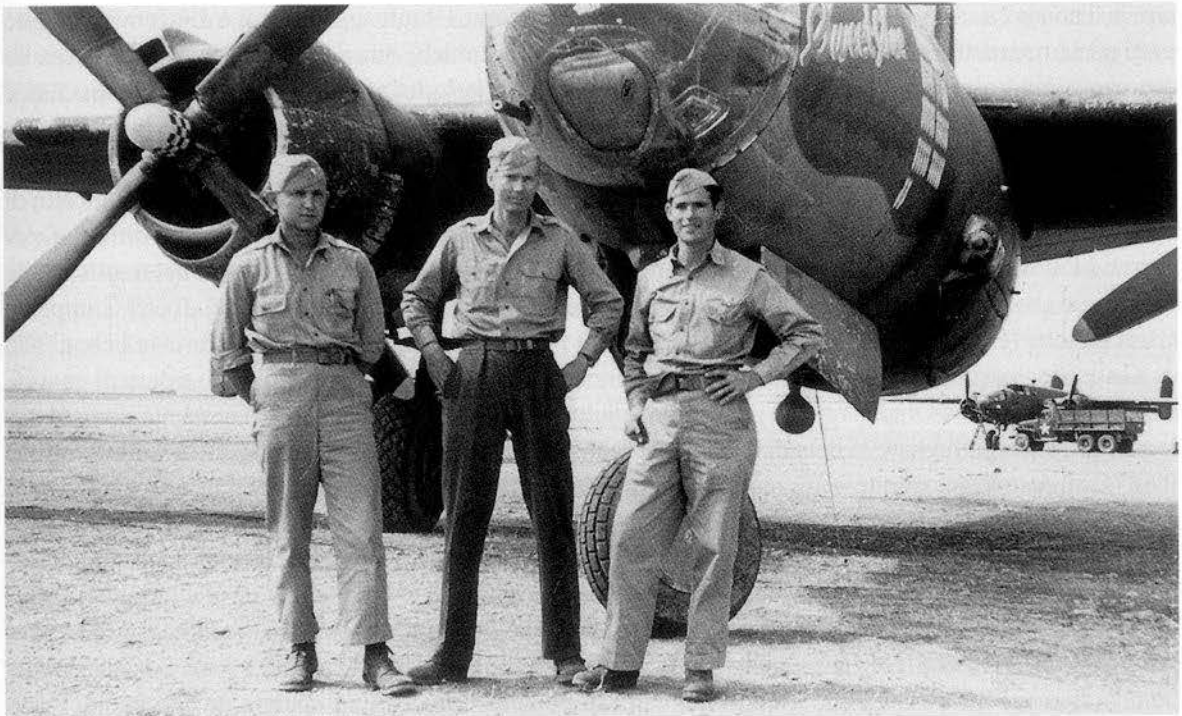
Tutte le esperienze acquisite sia a Kasserine che in precedenza furono analizzate e riferite in un lungo rapporto indirizzato al Quartiere Generale dell'Army Air Force a Washington, dove furono messe in evidenza le cause che avevano prodotto la lunga serie di insuccessi delle forze aeree tattiche nel periodo compreso fra il novembre 1942 ed il febbraio 1943, ed i rimedi che occorreivano per eliminarle¹³². Il documento merita attenzione perché è un indice di una mentalità, che permise alle forze armate americane di intervenire con estrema prontezza per modificare radicalmente sia la propria organizzazione sia le consolidate dottrine d'impiego, adattando ambedue alla situazione contingente.

"I cattivi risultati" - recita il documento - *"erano arrivati in un periodo in cui le forze aeree dell'Asse erano numericamente inferiori a quelle alleate [...] In quel periodo il fallimento nel conseguire un soddisfacente grado di successo nei combattimenti nell'aria, sul terreno, ed in quelli in collaborazione, fu dovuto in considerevole misura ad una erronea organizzazione aria-terra ed al suo effetto sulle operazioni di supporto aereo. In conseguenza fu deciso di rinnovare estesamente le forze aeree e dare un nuovo orientamento ai loro sforzi. Ne è risultato un soddisfacente grado di successi in battaglia sia delle forze aeree che di quelle terrestri. Questi cambiamenti radicali dovranno riflettersi senza ritardi nell'organizzazione delle nostre forze aeree, ed in particolare nell'addestramento ed equipaggiamento delle ulteriori unità aeree, e dei rimpiazzi."*

Quest'ultima richiesta era particolarmente rilevante perché, oltre a mettere in discussione le dottrine d'impiego delle forze tattiche, presupponeva anche una completa revisione dei loro metodi d'addestramento. Una simile conclusione discendeva dalla constatazione che *"l'organizzazione delle unità aeree nel Nord Africa per il supporto alle forze di terra si era dimostrata erronea in battaglia dal novembre 1942 a tutto il febbraio 1943"*. Una dichiarazione grave, che metteva sotto accusa un sistema che aveva conferito troppo potere in materia di supporto aereo ai comandi terrestri, imputati di averne disposto con eccessiva

131 Organisation of American Air Forces" Relazione L.S. Kuter, già cit.

132 Organisation of American Air Forces" Relazione L.S. Kuter, già cit.



Su un campo algerino il B-26 della XII Air Force, battezzato "Sweet Sue" dal suo equipaggio (p.g.c. Mr. Will Lundy).

disinvoltura.

Gli esempi in proposito non mancavano. Il 242 Fighter Group della RAF equipaggiato con caccia Spitfires, cacciabombardieri Hurribombers e bombardieri Bisley, inizialmente agli ordini della 1ª Armata, aveva successivamente operato a favore del 5º Corpo d'Armata. Stessa sorte era toccata al XII Air Support Command che con i suoi caccia (P-40 e P-39), bombardieri leggeri (A-20 e DB 7) ed una unità da ricognizione offensiva (P-39), era stato assegnato al II Corpo US, così come il Comando di Supporto Aereo che controllava il 242 Fighter Group ed il XII Air Support Command, che era stato spostato presso il Quartiere Generale della 1ª Armata.

Una tale caotica organizzazione aveva finito per porre un grande numero di velivoli di vari tipi - dal caccia al bombardiere leggero, al ricognitore tattico - sotto il comando virtuale dei comandanti delle forze di terra. Ne era conseguita una ampia serie di indesiderati effetti - cominciando dalla incapacità di sfruttare il superiore potere aereo nei mesi in cui *"gli Alleati avevano più aerei dell'Asse"* - i quali avevano portato alla constatazione che *"un maggiore numero di aerei di quelli che il nemico possiede non conferisce automaticamente ogni vantaggio, a meno che quel maggiore numero sia organizzato sotto un adatto comando delle forze aeree"*. La mancanza di quest'ultimo comando aveva consentito ai corpi d'Armata di anteporre il supporto tattico delle loro truppe alle azioni offensive contro le linee di rifornimento dell'Asse e contro le sue basi aeree. Venne evidenziato che le molte unità aeree da combattimento assegnate al 242 Group, ed al XII Support Air Command *erano state "impiegate in ruoli di appoggio diretto trascurando il corretto compito offensivo di ottenere la superiorità aerea e perciò di sostenere in generale il compito assegnato al suo teatro d'operazioni. [...] Ogni comandante di terra naturalmente e correttamente vedeva le operazioni di cielo e di terra sul suo immediato fronte come della massima importanza, insistendo che le forze di supporto aereo a sua disposizione fossero impiegate quasi esclusivamente sul suo fronte"*.

L'errata organizzazione del supporto aereo aveva dato all'Asse la possibilità *"di muoversi con trasporti disarmati e leggermente scortati, in quantità sufficiente a trasportare un migliaio di uomini al giorno dagli aerodromi dell'Italia e della Sicilia a quelli della Tunisia, che erano distanti appena 80 miglia dalle loro basi"*. Una possibilità - osservavano gli strateghi americani - che aveva permesso all'Asse di traspor-

tare in Tunisia circa 150.000 uomini con i loro mezzi corazzati e l'equipaggiamento, e di rifornirli tramite porti ed aeroporti situati nel raggio d'azione delle forze aeree tattiche americane e britanniche. Ma quello che aveva più impressionato era stata la disinvoltura con cui la Luftwaffe si era liberamente mossa su e giù per il fronte colpendo ovunque in forze contro qualsiasi opposizione potessero montare le unità aeree anglo americane dislocate nei vari settori.

L'impiego della caccia era stato quello dove più si era manifestata la mancanza di un sano concetto di economia delle forze. Come regola generale, i caccia americani erano stati impiegati in ruoli difensivi e di scorta. I P-38 erano stati usati in piccole unità per "coprire" i bombardieri medi e pesanti nel tragitto fra le loro basi e gli obiettivi. Ma le cose non erano andate bene neppure per le altre specialità. Il 68° Gruppo da Osservazione (P-39 e A-20), equipaggiato e dotato di personale addestrato, mentre infuriava la battaglia di Kasserine - ossia su un fronte dove l'osservazione aerea specializzata avrebbe potuto essere di enorme valore - era rimasto a Ojuda, lontano centinaia di chilometri, per cooperare all'addestramento della 5ª Armata [US] e per pattugliare la baia di Orano alla ricerca di sottomarini nemici. Osserviamo tuttavia che se il 68° Gruppo avesse operato nell'area di battaglia, senza una adeguata copertura caccia, i caccia tedeschi l'avrebbero rapidamente e facilmente distrutto.

Anche l'impiego dei bombardieri leggeri, per quanto condizionato in minore misura dai comandi terrestri, era stato deludente. Essi avevano accusato un eccessivo rateo di perdite dovute alle loro quote d'attacco fra i 2.400 ed 3.600 metri, che facilitavano molto il lavoro degli antiaerei italo tedeschi, soprattutto sulle aree fortemente difese. La negativa esperienza aveva convinto di affidare quel genere di missioni ai bombardieri medi e pesanti, che avendo traguardi di puntamento adatti ad operare da alta quota, erano meno vulnerabili. Pure l'impiego dei bombardieri pesanti non era stato esente da errori. Per quanto non facenti parte del Air Support Command, le unità da bombardamento pesante e medio, in accordo con gli allora vigenti sistemi d'impiego dell'U.S. Army Air Force, erano state frequentemente poste sotto il controllo operativo di questo Comando. Alla prova sul campo, il loro impiego per il supporto tattico si era rivelato poco pagante, avendo queste unità ottime capacità nelle operazioni diurne, ma solo contro obiettivi fissati, chiaramente identificati, i cui dettagli dovevano essere tutti conosciuti con ore d'anticipo. Tuttavia, nonostante le unità da bombardamento medio e pesante avessero dimostrato scarsa utilità contro i fugaci bersagli del campo di battaglia, i comandi dell'USAAF dovettero ammettere che la loro potenza avrebbe dovuto essere disponibile anche in campo tattico, ma solo in caso di reali emergenze.

La lezione dei primi mesi era comunque stata bene appresa dai comandi USAF del Nord Africa. Senza mezzi termini il Pentagono fu informato che occorrevo riforme più profonde di una semplice riorganizzazione sul campo: *"La basilare implicita causa della inefficacia delle operazioni di supporto aereo fu la nostra mancanza di abilità nel concentrare il nostro sforzo aereo su particolari obiettivi. Troppa aviazione era disponibile in ogni momento per le forze di terra per missioni di appoggio diretto anche in periodi di inattività e non abbastanza era disponibile per conseguire la superiorità aerea. Tre motivi lo dimostrano:*

- a. *Organizzazione*
- b. *Influenza dei comandanti delle forze di terra*
- c. *Deficienza di equipaggiamenti".*

Per motivi di brevità riportiamo solo i principali suggerimenti presentati al Pentagono in materia di organizzazione e le relative conclusioni:

"La presente organizzazione di una forza aerea per linee funzionali fisse è sbagliata. Sono richieste forze composite organizzate per compiti particolari. Per esempio, certe forze organizzate per bombardamenti strategici richiedono loro proprie unità da caccia. Una forza organizzata per operazioni sopra l'area di battaglia richiede una unità simile ad uno Wing di Difesa Aerea. Un'altra forza organizzata per la difesa costiera richiede unità di difesa aerea (Comando Caccia) e unità di esplorazione. Lo sforzo aereo totale in un teatro d'operazioni è difficile da conseguire se la Forza Aerea entro il teatro è organizzata

rigidamente come è la tendenza se formata in un Comando Bombardamento, Caccia, e Supporto Aereo. Si è suggerito che le lezioni organizzative apprese dalla RAF nella battaglia della Bretagna siano state applicate troppo largamente e non sono appropriate in una situazione mobile. Con particolare riferimento alle così chiamate operazioni di supporto aereo, colà fu formata la Forza Aerea Tattica. Nella campagna di Libia, fu organizzata la Western Desert Force. Ambedue queste forze controllarono le operazioni aeree in diretto appoggio alle forze di terra e tutte le operazioni aeree sull'area di battaglia. Esse furono organizzate per dare rilievo al compito di conseguire la superiorità aerea come il migliore appoggio che potesse essere fornito alle forze di terra e come la prima missione che doveva essere eseguita onde rendere tutte le altre possibili. In ciò sta la differenza fra il concetto statunitense di una organizzazione del Supporto Aereo e la presente organizzazione esistente in questo teatro. L'elemento basilare della Forza Aerea tattica è quello che fornisce una copertura caccia radar sotto la quale la ricognizione aerea, il supporto diretto del bombardamento, e le operazioni sul terreno possono avere luogo senza molestie da parte dell'aviazione nemica. Il 3° Wing di Difesa [radar] fu collocato in modo che potesse "vedere" l'area di battaglia, e se possibile gli aeroporti avanzati nemici per permettere efficienti direzione e controllo delle pattuglie caccia. [Con questo sistema] si è rimediato al bisogno di caccia per scortare la ricognizione e le missioni di bombardamento ed al desiderio di una permanente copertura caccia sopra le truppe ed i nostri campi d'aviazione. Anche attraverso questo sistema di controllo caccia, le missioni di ricognizione e bombardamento potevano essere richiamate o indirizzate su altra rotta per evitare caccia nemici. Si dovrebbe mettere in rilievo che in questo ruolo, il Wing di Difesa Aerea non è orientato per la difesa di una località, ma per il controllo delle operazioni offensive. [...]

È chiaro che una moderna battaglia non è combattuta o vinta da una sola forza di terra o da una sola forza navale. Ogni moderna battaglia di successo consiste di una battaglia nell'aria che deve essere vinta prima che la battaglia di superficie inizi. Se la battaglia nell'aria è stata vinta le forze di superficie sono liberate da efficaci attacchi nemici dall'aria ed il potere offensivo della libera forza aerea può essere impiegato direttamente per sostenere le forze di superficie. Le moderne battaglie sono combattute tanto intensamente nell'aria quanto sul terreno. Esse sono battaglie combinate nelle quali le forze aeree sono messe in un ruolo di appoggio non più spesso che le forze di terra o navali. Ognuna esegue la sua parte del compito di raggiungere il comune fine. Questo concetto non può essere applicato se una forza è subordinata ad un'altra. Una forza aerea coordinata con la forza di terra e la forza navale è la sola soluzione per mezzo della quale le tre forze possono essere indotte a giocare ruoli coordinati"¹³³.

Nonostante la pronta acquisizione a livello degli alti comandi dei nuovi concetti operativi formulati da Spaatz e Kuter, il supporto aereo alle operazioni terrestri rimase un problema per quasi tutta la campagna di Tunisia. I comandanti delle forze aeree dovettero impiegare parte del loro tempo per resistere alle pressanti richieste dei loro colleghi delle forze di terra, che premevano per ottenere l'assegnazione di squadrons a sostegno di specifiche divisioni od addirittura di singoli reggimenti. Il risultati ottenuti dalle loro richieste furono spesso deludenti, provocando assai spesso confusione ed alte perdite¹³⁴. Il supporto aereo, invece di essere un agile strumento, una spada fiammeggiante, rapida nell'intervenire e nel colpire ovunque si presentassero occasioni, doveva invece essere programmato con ore ed a volte giorni d'anticipo ed in qualche occasione dovette essere differito o cancellato del tutto. Perché esso cominciasse produrre tangibili effetti, soddisfacenti anche secondo l'opinione dei comandanti delle forze terrestri, le forze aeree dovettero attendere l'arrivo di un maggiore numero di reparti e velivoli¹³⁵.

Alla fine di febbraio era stata completata la riorganizzazione delle forze aeree alleate del Mediterraneo. Il 18 fu attivato il Mediterranean Air Command (comandante l'Air Marshal Tedder), che coordinava l'attività delle Northwest African Air Forces (Air Forces XII e IX, comandante generale Spaatz), delle

133 "Organisation of American Air Forces" Relazione L.S. Kuter, già cit

134 "Tunisia, US Army in the II World War", p.29

135 "Tunisia, US Army in the II World War", p.29

britanniche Western Desert Air Force ed Eastern Air Command, del Middle East Air Command (Air Chief Marshal Sholto Douglas) e della RAF Malta (Air Chief Vice Marshal Keith Park). La più potente unità del MAC era la XII Air Force, forte di nove gruppi da caccia, due da ricognizione, due di bombardieri pesanti, quattro di bombardieri medi, uno da ricognizione fotografica e tre da trasporto con una forza complessiva di quasi 1.170 aerei da combattimento e 150 da trasporto. La IX Air Force, dopo avere abbandonato le vecchie basi egiziane del Cairo per quella di Gambut (Cirenaica) ed essere stata rinforzata con nuovi reparti, in febbraio schierava tre gruppi da bombardamento pesante su B-24, uno da bombardamento medio su B-25, tre gruppi caccia su P-40 ed uno da trasporto su C-47, per totale di circa 470 aerei¹³⁶. I reparti della RAF facenti parte del NAAF erano: il Group 242 da cooperazione tattica (uno squadron di Hurribombers, nove di Spitfires e quattro di Bisley del 326 Wing) con 184 aerei, il Bomb Group 205 (Wellington) da bombardamento strategico notturno, tre Wings di caccia (323, 325, 328), ed alcuni squadrons da ricognizione e da trasporto, con una forza complessiva (assegnata) di oltre 550 velivoli¹³⁷. La Western Desert Air Force, aveva trasferito sui buoni aeroporti tripolitani i Groups di appoggio tattico No.211 e No.212 (circa 400 aerei). Pertanto i velivoli da combattimento delle varie Air Forces erano circa 2.800. Una forza però destinata ad aumentare a breve termine, dato che erano in arrivo dagli Stati Uniti due nuovi gruppi da bombardamento pesante (2nd e 99th BG) e due di bombardieri medi (320th e 321st BG)¹³⁸.

I già citati Wings 323, 325, e 328, lo squadron del Quartiere Generale, il XII Fighter Command, gli Air Defense Wings 1st e 2nd (centri radar di difesa aerea e guida caccia) ed il 350th U.S. F.G.(P-39), erano stati assegnati alla NACAF, responsabile per la difesa del Nord Africa e la ricognizione marittima ed antisommergibile¹³⁹. Le forze aeree tattiche, assegnate alla 1^a Armata di Anderson ed al II Corps del luogotenente generale Omar N. Bradley, includevano il 242 Group (RAF), il XII Air Support Command, e la Tactical Bomber Force. Per inciso, il II Corps di Bradley dipendeva amministrativamente dalla 1^a Armata di Anderson¹⁴⁰. Quanto alla WDAF essa continuava - come aveva fatto nei due anni precedenti - a fornire l'appoggio tattico all'8^a Armata di Montgomery.

Per dare un esempio della rapidità e relativa economia con cui l'USAAF poteva trasferire i suoi aerei oltre l'Atlantico, ricordiamo che tutti i bombardieri ed i caccia pesanti P-38 erano trasferiti in volo dagli Stati Uniti alla Gran Bretagna, le cui basi fungevano anche da centri di smistamento per gli aerei destinati al Nord Africa. Dopo un semplice scalo tecnico a Gibilterra i P-38 giungevano a destinazione sui campi algerini. Invece i caccia con minore autonomia, in caso di particolare urgenza erano trasportati dalle portaerei invece che da navi mercantili. I piloti del 325th F.G. destinato al Nord Africa, vennero prima trasferiti alla stazione navale di Langley Field (Virginia), dove furono addestrati alle tecniche di decollo da portaerei, poi il 7 gennaio furono imbarcati a Norfolk con i loro P-40 sulla USS RANGER. Il 18 successivo, quando la portaerei arrivò al largo di Casablanca, i Warhawks decollarono dal ponte della RANGER per atterrare poi sull'aeroporto di Tafaraoui (Algeria)¹⁴¹.

136 I reparti della XII AF erano i seguenti: caccia: Fighter Group 1st, 14th, 31st, 33rd, 52nd, 82nd, 81st, 350th, ricognizione: 3rd PG, 68th OG, bombardieri pesanti: Bomb Group 97th, 301th, bombardieri medi: Bomb Group 319th, 47th, 310th, 17th, trasporto: TCG 60th, 62nd, 64th. Quelli della IX Air Force erano: bombardamento pesante BG 376th, 98th e 93rd, bombardamento medio BG 12th, caccia: FG 57th, 79th, 324th, trasporto 316th. N.d.A. Per le forze assegnate ai vari gruppi vedi Craven & Cate, op. cit. vol II, p.416.

137 "The AAF in Northwest Africa", op. cit. pp. 45 e 48.

138 Rust Kenn, op. cit. p.4.

139 Craven & Cate, op. cit. vol.II p. 163.

140 The Final Campaign for North Africa,

141 325th Fighter Group at war, Office of the Group Historian, APO 520, 22 May 1945.

La fine del Gruppo Armate d'Africa

Il 29 febbraio 1943 nel riattivato porto di Tripoli aveva fatto il suo ingresso il primo grosso convoglio con i rifornimenti, il cui arrivo era atteso con impazienza da Montgomery desideroso di superare la crisi logistica che per circa un mese aveva tenuto l'8ª Armata pressoché inattiva. Respinta la puntata di Rommel su Medenine, Montgomery aveva finalmente potuto muoversi, esattamente nei tempi e nei modi già anticipatamente previsti dal suo diretto antagonista. La linea del Mareth, che avrebbe dovuto costituire il principale ostacolo all'avanzata britannica, era stata scelta dal Comando Supremo italiano, d'accordo con Kesselring¹⁴². Ma Rommel, appena vista la posizione, ne aveva subito rilevato le debolezze, precisando che i reparti motorizzati dell'8ª Armata avrebbero potuto espugnarla, sia pure con qualche difficoltà, aggirandola da sud attraverso le paludi salate¹⁴³. Questa possibilità non era sfuggita neppure a Montgomery, che aveva ordinato al luogotenente generale Bernard Freyberg comandante del Corpo Neozelandese di effettuare l'aggiramento, mentre il grosso della 8ª armata si sarebbe portato avanti per essere pronto ad ancorare le truppe italo tedesche sulla linea del Mareth con un attacco frontale, appena la manovra avesse avuto successo. Il 18 marzo, i reparti d'assalto del Fliegerführer Tunis, cercarono di ostacolare la manovra aggirante sferrando tre vigorosi attacchi a nord ovest di Medenine, sulle zone di concentramento delle truppe indiane e neozelandesi agli ordini di Freyberg. Il primo attacco fu condotto dagli Ju.87 del III/StG.3 e i due successivi da Me.210 del III/ZG.1, tutti fortemente scortati da Me.109 e MC.202. Nel corso di queste missioni, i caccia italo tedeschi assolsero perfettamente il loro compito, proteggendo gli aerei d'assalto dagli attacchi degli Spitfires della WDAF, aggiudicandosi inoltre l'abbattimento di due caccia avversari¹⁴⁴. A loro volta i britannici rivendicarono la sicura distruzione di un Me.109 e quella probabile di un MC.202¹⁴⁵.

Questa fu una buona giornata per l'aviazione dell'Asse, che ottenne uno dei suoi ultimi successi sul fronte del Mareth. Nei giorni seguenti i nuovi metodi britannici adottati dalle Tactical Air Forces, cominciarono a fare il loro effetto. In conformità agli ordini dell'Air Marshall Coningham, i caccia avevano adottato il sistema di effettuare crociere offensive solo nelle zone dove verosimilmente potevano incontrare i velivoli dell'Asse, mentre ad ogni reparto fu categoricamente vietato di stabilire ombrelli difensivi sulle truppe, salvo quando queste erano sottoposte a persistenti attacchi. Ordini che trovarono attuazione non senza le fiere proteste dei comandanti le truppe. Il comandante del II Corps, generale Patton, fu il primo a lamentarsi perché i posti di comando avanzati delle sue divisioni erano stati bombardati a loro piacere dagli aerei tedeschi, così come le truppe delle prime linee. Coningham chiarì al focoso generale americano che i suoi caccia erano impegnati a scortare i bombardieri che attaccavano i campi della Luftwaffe e della Regia Aeronautica, i cui comandanti non dovevano certamente essere molto soddisfatti del trattamento loro riservato. L'Air Marshall aggiunse che egli avrebbe continuato a dare la precedenza alle missioni contro le basi dell'aviazione nemica, perché quello era l'unico rimedio efficace per ridurre i suoi attacchi¹⁴⁶.



Patton ed Eisenhower al quartiere generale (US Army)

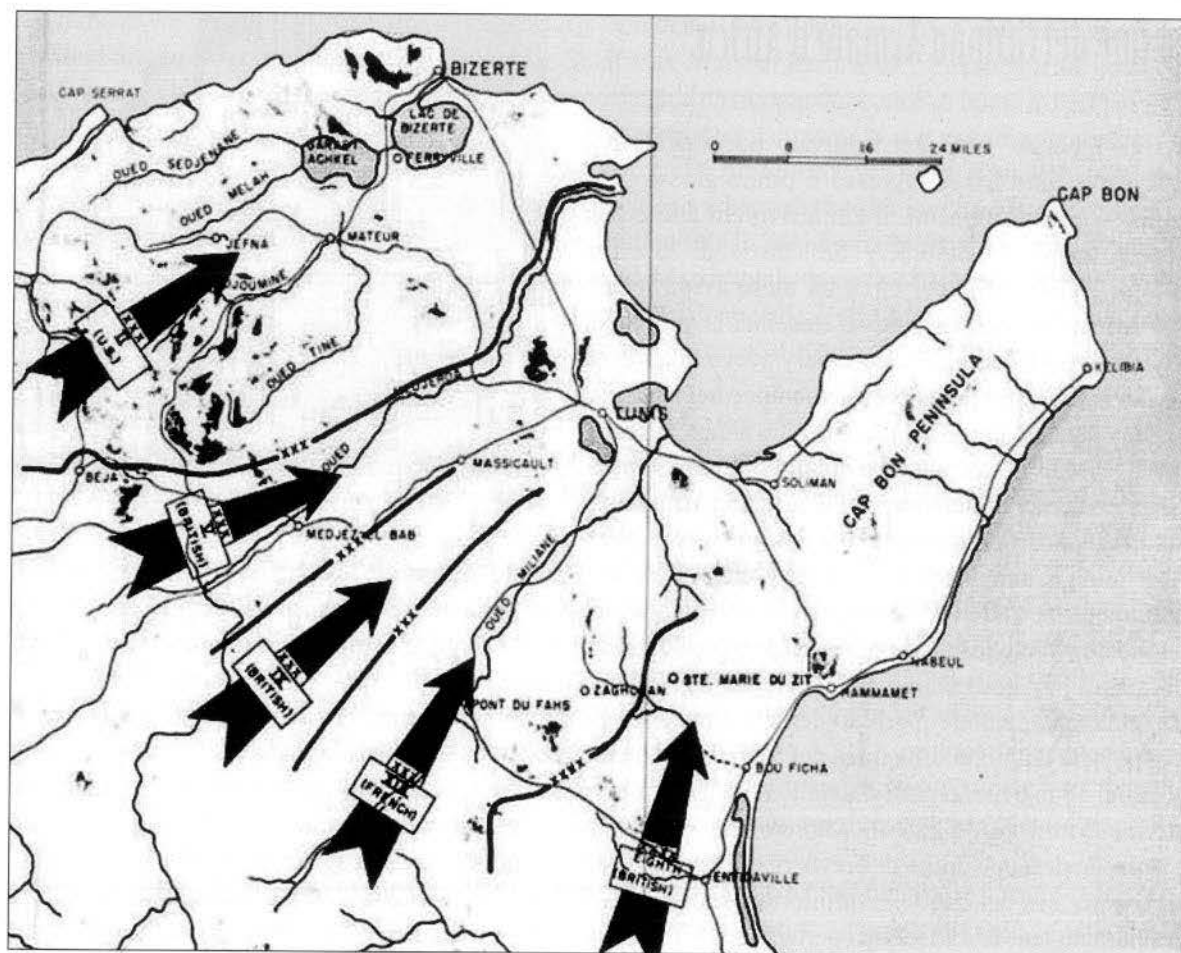
142 La posizione del Mareth era molto considerata da Kesselring, che insistette affinché Rommel rallentasse la sua ritirata in Tunisia per concedere più tempo al completamento delle sue difese. (vedi: Kesselring A. op. cit. p.156)

143 Erwin Rommel, op. cit. p.359.

144 NATAF Opsum/Int 17, AI 56, 18/3, AFHRA A-6011.

145 NATAF Opsum/Int 17, AI 56, 18/3, AFHRA A-6011.

146 Craven & Cate, op. cit. vol.2. p. 175.



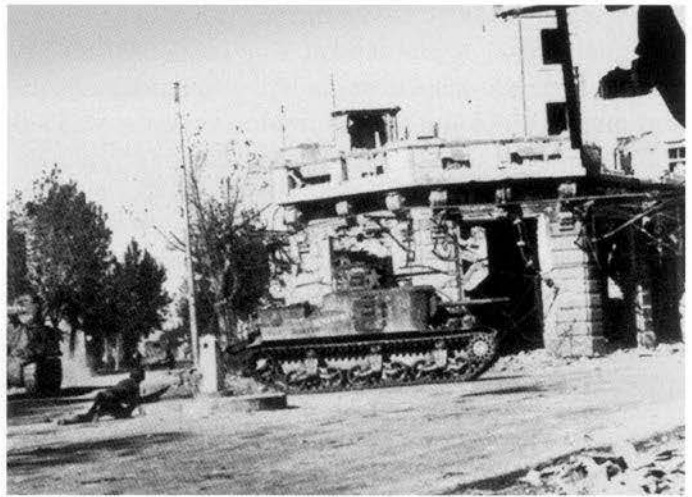
Tunisia 4 - 10 maggio 1943. Piano Alleato per l'attacco all'ultima linea di resistenza dell'Asse (US Army).

Il programma di Coningham iniziò con un paio di giorni di ritardo a causa di violente tempeste di sabbia, ma a partire dal 20 marzo i bombardieri della Tactical Bomber Force iniziarono una serie di raids contro i campi d'atterraggio nella zona di Tebaga e Gabes (situati nelle immediate retrovie della linea del Mareth) e contro quelli di Mezzouna (15 miglia ad est di Maknassy) dai quali gli aerei italo tedeschi potevano coprire l'intero settore sud della testa di ponte tunisina.

Questi attacchi arrivarono al momento giusto per i neozelandesi, che esattamente il 20 marzo avevano completato la prima parte della manovra d'aggiramento della linea del Mareth, incontrando solo scarsa resistenza. Superate le colline di Matmata, i neozelandesi si erano affacciati alla gola del passo di Tebaga, dal quale dovevano immediatamente scendere per puntare su el-Hamma indi arrivare alle spalle della 1ª Armata e tagliarne la ritirata sulle posizioni dello uadi Akarit. Ma la manovra era riuscita a metà, essendo stata dapprima abilmente frenata dalle azioni di retroguardia dalle camionette del Gruppo Sahariano (italiano) poi, il 22 marzo, definitivamente bloccata sul passo dalla 21ª Panzerdivision velocemente accorsa da Gabes, dove era tenuta in riserva, e dalla 164ª Leichte Division che venne immediatamente tolta dalla linea del Mareth. Andato a vuoto il suo primo tentativo, Montgomery aveva inviato a Freyberg la 1ª Divisione Corazzata, e nello stesso tempo aveva lanciato la 4ª Divisione Indiana contro il fianco destro dello schieramento italo tedesco.

Questi movimenti offensivi erano stati ambedue preceduti da massicci attacchi dei bombardieri medi e pesanti della NATAF, che rinforzati dai nuovi groups recentemente arrivati in Nord Africa, erano adesso in numero sufficiente sia per attaccare i porti e gli aeroporti siciliani da cui parti-

vano i rifornimenti per la Tunisia, sia per dare un consistente supporto tattico all'offensiva di Montgomery sul fronte del Mareth¹⁴⁷. Il 21 marzo la IX A.F. - i cui reparti caccia si erano spostati nei più vicini campi tripolitani - cominciò a fornire poderose scorte ai B-25 che battevano gli obiettivi tattici nell'area di Gabes. A quell'epoca la capacità reattiva dei caccia dell'Asse stava progressivamente indebolendosi per effetto dei pesanti attacchi contro le sue basi. Gli interventi delle forze aeree italo tedesche si facevano sempre più radi, mentre quelli del nemico aumentavano. Le sortite giornaliere



Carro armato Lee entra in Biserta (US Army)

dei bombardieri tattici del NATAF avevano raggiunto la media di 350, senza contare quelle dei bombardieri della Western Desert Air Force, in massima parte impegnati negli attacchi notturni contro le linee di comunicazione nelle zone di Matmata, Gabes e della linea del Mareth¹⁴⁸.

La pressione dell'aviazione alleata, per quanto continua, non aveva ancora scalfito il morale dei veterani battaglioni italiani schierati ad el-Hamma. *“L'attività della RAF è molto aumentata.”* - osservava il 23 marzo la “camicia nera” Giuseppe Berto - *“Spesso le squadriglie di caccia vengono anche sopra l'oasi e mitragliano a caso. Le due o tre mitragliere che si trovano intorno si guardano bene dall'aprire il fuoco, per non venire individuate e tempestate di colpi. Noi invece [...] coi fucili spariamo contro gli apparecchi. Non serve a nulla lo sappiamo benissimo, ma spariamo per rabbia, per spavalderia e per beffarda obbedienza ad una circolare che il comando superiore tempo fa fece circolare per i reparti”*¹⁴⁹. Ma all'indomani lo scetticismo di Berto venne clamorosamente smentito dai militi del suo battaglione, che sparando dalle loro buche con fucili e mitragliatori erano riusciti ad abbattere due troppo audaci cacciabombardieri. Esattamente il metodo suggerito dalla sbeffeggiata circolare del comando¹⁵⁰.

Nei giorni 25 e 26 marzo, gli attacchi dei B-25 della XII Air Force aumentarono di numero ed intensità, comunque la maggiore parte delle missioni di appoggio tattico fu effettuata dalla Western Desert Air Force, che in quei giorni schierava circa cinquecento aerei, fra caccia, ricognitori, bombardieri diurni e notturni. I suoi caccia ora decollavano da campi di fortuna avanzati situati bell'aerea fra Ben Gardane e Zuara, mentre i bombardieri partivano dalle storiche basi italiane di Castel Benito ed el-Assa¹⁵¹.

147 “The Air Forces in World War II- Combat Chronology 1941 - 1945”, p. 103 e segg.

148 NATAF Int/Opsum No 22, AI 90, period ending 1900 hours 22/3. AFHRA A-6011. La massa dei bombardieri notturni era costituita da bimotori Wellington e quadrimotori Halifax della Western Desert Air Force assistiti da pathfinders Albacore.

149 Berto Giuseppe, “Guerra in camicia nera”, Garzanti Editore, Milano 1969, p.125.

150 Berto Giuseppe, op. cit. p.130.

151 Air Plan during preparation for Mareth Battle, Appendix A, 8 March 1943. AFHRA A-6005. I reparti della WDAF erano: No.244 Wing (4 Squadrons di Spitfires), No.239 Wing (5 Squadrons di Kittyhawks), No.7 Wing (11 Squadrons di Kittyhawks), 57th Fighter Group (3 Squadrons di Kittyhawks), 79th Fighter Group (3 Squadrons di Kittyhawks), No.285 Wing (Recces, 3 Squadrons), 12th Light Bombardment GP (2 Squadrons di Mitchells), No.3 SAAF Wing (3 Squadrons di Bostons & Baltimores), No.232 Wing (Baltimores), No.231 Wing (Wellingtons), No.236 Wing (Wellingtons), No.462 Squadron (Halifaxes).



Il 20 marzo le camionette SPA del Gruppo Sahariano frenarono l'avanzata dei neozelandesi, che stavano per prendere alle spalle la 1ª Armata, tagliandone la ritirata allo uadi Akarit, finché arrivò la 21ª Panzerdivision a bloccarne ogni ulteriore progresso

Nonostante i pesantissimi attacchi aerei, le truppe del generale Messe tennero saldamente la linea del Mareth, costringendo i britannici a segnare ancora una volta il passo. Cedettero invece, il 26 marzo, le difese del passo di Tebaga. Però le divisioni 21ª Panzer e 164ª Leichte, che sino ad allora le avevano validamente difese, fecero una abile ritirata attestandosi poi su una linea improvvisata ad el-Hamma, dove frenarono bruscamente la manovra aggirante di Montgomery. Tuttavia la situazione era insostenibile.. Messe dovette ordinare alla sua armata di arretrare per una quarantina di chilometri e di attestarsi sulla linea dello Uadi Akarit. Grazie alla tenuta della linea provvisoria di el-Hamma, il 27 marzo la 1ª Armata italo tedesca uscì dalla tenaglia prima che questa si richiudesse, e ripiegò ordinatamente con perdite minime sullo Uadi Akarit. Pertanto ancora una volta Montgomery fu costretto ad una sosta per preparare le truppe ad un nuovo attacco. In quel frangente l'aviazione dell'Asse impiegò ogni caccia, ogni aereo d'assalto e da bombardamento in picchiata ancora efficiente, sia per ostacolare i preparativi di Montgomery che per aiutare il Gruppo d'Armata di von Arnim minacciato dal concomitante attacco effettuato dal II Corps americano per appoggiare la manovra dell'8ª Armata.

Gli attacchi sferrati il 31 marzo dagli americani lungo la strada Gafsa - Gabes furono bloccati dalla strenua resistenza delle divisioni corazzate tedesche 10ª e 21ª. Nel medesimo giorno ebbe inizio la spietata e sistematica campagna delle Northwest African Tactical Air Force per distruggere quanto rimaneva sui campi tunisini delle tartassate unità aeree italo germaniche¹⁵². In quel periodo iniziò il sempre più rapido ed irrimediabile declino del Fliegerkorps Tunis. Il 3 aprile, pattuglie Bf.109 ed MC.202 si levarono on volo più volte per intercettare i bombardieri medi del nemico, mentre piccole formazioni di cacciabombardieri Focke Wulf 190 scortati da Messerschmitt 109 si insinuarono raso terra fra le colline per attaccare le truppe del II Corps nell'area di Sedjenane ed i campi d'aviazione nella zona di Souk el-Khemis. In mattinata gli Spitfires del 242nd Group impegnarono duramente i caccia tedeschi, i quali, secondo i rapporti alleati, lasciarono sul campo tre Bf.109 e due Fw.190 contro un paio di Spitfires leggermente danneggiati. Ma la giornata era ancora giovane. Una formazione di venti Ju.87 lanciata allo sbaraglio senza scorta, venne prima rilevata dai radar nell'area di Djerba,

152 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, Vol.4, p.906.

indi intercettata da dodici Spitfires del XII ASC (Air Support Command). Diligentemente vettoriat dai centri radar, gli Spitfires piombarono sui lenti "Dora" del St.G.3 che, stretta la formazione, concentrarono il loro fuoco abbattendo uno degli attaccanti, non evitarono però quello che i piloti degli Spitfires definirono "un completo massacro". Le rivendicazioni britanniche furono infatti alquanto elevate. Due piloti rivendicarono tre Ju.87 ciascuno, altri due loro camerati rivendicarono due vittorie a testa, mentre altri quattro piloti si accontentarono di una vittoria pro capite¹⁵³. Rivendicazioni alquanto dubbie, perché nel mese di marzo lo St.G.3 registrò la perdita per cause belliche di soli cinque Ju.87 D¹⁵⁴ esclusi naturalmente gli Stukas danneggiati in combattimento od a terra. Lo Sutka-geschwader.3 continuò ad eseguire le sue missioni con i superati Ju.87D sino al 9 aprile, perdendo altri nove aerei per azione nemica e tre per incidenti¹⁵⁵. Nei due giorni successivi gli ultimi Ju.87D dei due Gruppen dello StG.3 rimasero a terra, accuratamente occultati da reti mimetiche, per sfuggire alle attenzioni delle pattuglie nemiche che circuitavano senza tregua sull'aerea di Oudna, dove lo StG.3 aveva stabilito le sue ultime precarie piste d'atterraggio¹⁵⁶. Il 12 gli ultimi Dora sopravvissuti cominciarono ad abbandonare alla spicciolata l'Africa, dato che le probabilità di sopravvivenza di questi lenti e superati bombardieri in picchiata erano state praticamente azzerate dalla schiacciante supremazia aerea dell'avversario.

La ritirata di Messe era stata eseguita in perfetto ordine nonostante il tentativo della 1ª Armata britannica di dare una mano all'8ª di Montgomery, irrompendo nella pianura attraverso il passo di Fondouk, per prendere alle spalle gli italo tedeschi durante la fase più critica del ripiegamento. All'attacco su Fondouk aveva partecipato anche una divisione del II Corps americano, che con la sua maldestra condotta aveva fatto fallire la manovra aggirante della 1ª Armata britannica, malgrado che i suoi movimenti fossero stati coordinati da quest'ultima. Il clamoroso fallimento sollevò forti polemiche, anche perché il generale britannico Crocker si era permesso di criticare la divisione americana, accusandola davanti a rappresentanti della stampa di essere stata la principale causa del fallimento dell'operazione¹⁵⁷.

Il 6 aprile Montgomery riprese l'offensiva attaccando la linea dell'Akarit, senza però riuscire a sfondarla, nonostante i poderosi attacchi delle sue forze motocorazzate, come al solito preceduti dal massiccio e tambureggiante fuoco di tutta l'artiglieria dell'8ª Armata e dagli incessanti attacchi aerei della WDAF e del XII ASC. Ancora una volta la linea era stata costretta a cedere quando le truppe del Commonwealth avevano eseguito la consueta manovra aggirante sul fianco destro della 1ª Armata. Il nuovo sganciamento era stato eseguito, come il solito, in maniera ordinata dalle veterane truppe di Messe, che si attestarono sulle nuove posizioni di Enfidaville. Persino Winston Churchill dovette ammettere che *"il ripiegamento nemico di fronte all'8ª Armata era stato abilmente condotto"*¹⁵⁸. Appresa la notizia della nuova ritirata mentre era degente in un sanatorio per curare la grave forma infettiva contratta in Africa, Rommel commentò amaramente che *"qualunque caporale avrebbe potuto capire che si andava verso la fine"*¹⁵⁹. Con la sua consueta irruenza il feldmaresciallo inviò un messaggio all'O.K.W. suggerendo *"che si cominciasse a portare via subito le truppe"*¹⁶⁰. Forse anche Rommel era già convinto che fosse ormai troppo tardi per realizzare un salvataggio stile Dunkerke,

153 NATAF Int/Opsum AI 184 Period ending 1900 hours, 3 / 4 , AFHRA A-6011.

154 Fliegerkorps Tunis, Situazione forza, rimpiazzi e perdite marzo 1943. Vedere Allegati.

155 Fliegerkorps Tunis, Situazione forza, rimpiazzi e perdite aprile 1943. Vedere Allegati

156 Weal John & Scutts Jerry, "Le squadriglie della Luftwaffe in Nordafrica", Osprey Publ. Ediz. Del Prado, 2000, 46.

157 Eisenhower D. op. cit. p. 198.

158 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, Vol.4, p.907.

159 Erwin Rommel, op. cit. p.398.

160 Erwin Rommel, op. cit. p.398.

ma quest'ultima disperata eventualità non venne neppure esaminata dagli alti comandi italiano e tedesco, che continuarono ad inviare in Tunisia uomini e mezzi, che presto o tardi erano tutti destinati ad una inutile fine. Tra il 7 ed il 10 di aprile, mentre la disastrosa situazione dei trasporti aerei e navali per Tunisia non lasciava più alcuna speranza di organizzare una riscossa in Africa, Hitler e Mussolini si erano incontrati nel castello di Klessheim presso Salisburgo. Con impressionante mancanza di senso della realtà, i due dittatori avevano ordinato a von Arnim di difendere ad oltranza la testa di ponte. Una follia perché accettava senza alcuna contropartita strategica, i crescenti e sempre più pesanti oneri derivanti dalla necessità di rifornire le due agonizzanti armate italo tedesche. Chiaramente il ponte aereo non poteva dare un sostanziale aiuto. Aveva costi enormi, e trasportava solo trascurabili quantità di materiale. Ciechi di fronte alla realtà, gli strateghi dell'OKW e del Comando Supremo continuarono ad usarlo per portare altri soldati in Tunisia, invece di utilizzarne le limitate ma preziose potenzialità di trasporto per evacuare alcune migliaia di specialisti, che in Tunisia servivano solo per prolungare una resistenza antieconomica in termini e di uomini e materiali, mentre in Europa sarebbero stati molto più utili per formare i quadri di nuove divisioni e curarne l'addestramento. Invece questi esperti veterani rimasero in Africa, destinati a marcire in polverosi campi di prigionia. Lo spaventoso ed inutile spreco di uomini avvenuto tre mesi prima a Stalingrado, non aveva evidentemente insegnato nulla. Nessuno ebbe il coraggio di ricordarlo ai due dittatori.

Intanto in Tunisia gli Alleati si apprestavano a chiudere la partita. Accortosi che la linea di Enfidaville era troppo forte per essere sfondata dall'8ª Armata, il generale Alexander decise di sferrare l'attacco principale contro Tunisi da occidente¹⁶¹. Per suo ordine il II Corpo d'Armata US fu spostato dal fronte meridionale a quello settentrionale e la 1ª Divisione corazzata dall'8ª Armata fu trasferita alla 1ª Armata di Anderson. L'8ª Armata ebbe il limitato compito di mantenere un atteggiamento aggressivo contro l'armata italo tedesca di Messe, allo scopo di impedire lo spostamento di alcune sue unità dal fronte di Enfidaville a quello della 5ª Panzer Armee¹⁶².

L'offensiva finale fu preceduta da una campagna aerea senza precedenti contro gli ultimi campi d'aviazione dell'Asse. Cominciarono nella notte sul 19 aprile gli Wellington ed i Bisley della RAF, affiancati da alcuni LEO-45 francesi, a crivellare con bombe ad azione ritardata i campi d'atterraggio attorno a Sebala a nord di Tunisi. Il mattino successivo i medesimi campi furono attaccati da bimotori B-26 ed A-20. Nella notte seguente sedici campi nella stessa zona furono bombardati dai B-17 della NASAF, mentre nella giornata successiva tutte le forze aeree tattiche e strategiche di Tedder furono impegnate in più di mille sortite di controaviazione. Il 21, quattro formazioni di B-25 si accanirono sui vari campi di fortuna rilevati dalla ricognizione nell'area fra Tunisi e Biserta, dove italiani e tedeschi avevano occultato i loro ultimi aerei. Nonostante la formidabile preparazione dell'artiglieria e dell'aviazione, gli angloamericani, dovettero riconoscere che la prima spallata dell'8ª Armata *"non riuscì a penetrare la linea di Enfidaville ed i suoi attacchi in altri settori non ebbero molto successo. Infatti fra il 20 ed il 21 aprile il nemico aveva lanciato un contro attacco contro la 1ª Army sulla linea Medjez - Goubellat usando sei battaglioni e settanta carri armati, il quale ebbe un parziale successo"*¹⁶³.

Il 22 aprile, quando gli Alleati iniziarono la fase finale dell'offensiva, la loro aviazione dominava incontrastata i cieli della Tunisia. Come immediata conseguenza di questa supremazia, i ricognitori dell'Asse non furono più in grado di spingere in profondità le loro osservazioni sulle retrovie nemiche. Grazie alla ermetica chiusura dello spazio aereo su tutta l'area del II Corps US, Patton riuscì a trasferire i propri reparti dal sud al nord della Tunisia, senza che i relativi movimenti fossero osservati dalla Luftwaffe. Nei giorni 22 e 23, la Tactical Air Force eseguì circa 1.500 sortite, ma dal 25 aprile

161 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, vol.4, p.908.

162 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, vol.4, p.908.

163 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.187.

al 5 maggio fu costretta a tenere a terra la maggiore parte dei suoi aerei a causa delle cattive condizioni atmosferiche¹⁶⁴. A partire dal 6 maggio la situazione meteorologica migliorò nettamente, permettendo alle forze aeree alleate di intervenire in massa. La Tactical Air Force colpì duramente le truppe dell'Asse nella valle di Medjerda, contribuendo in modo decisivo allo sfondamento delle loro linee da parte



Carro Tiger della 5ª Armata distrutto negli ultimi combattimenti (US Army).

della 1ª Armata britannica. Esattamente il 6 maggio, l'aviazione alleata eseguì circa 2.500 missioni contro le appena 60 missioni effettuate dalle ormai esauste forze aeree dell'Asse¹⁶⁵. Nello stesso giorno, gli americani sferrarono un ultimo poderoso attacco presso Medjez el Bab, travolgendo le ultime linee difensive. Tre giorni dopo, alcuni ufficiali tedeschi arrivarono al quartiere generale del II Corp a sud di Ferryville, offrendo la resa dei resti di vari reparti della 5ª Panzer Armee. Nella stessa mattina due ufficiali dello stato maggiore di von Arnim portarono una formale richiesta di armistizio al posto di comando della 1st Armored Division USA a sud est di Biserta. Il 12 maggio, i resti della 5ª Panzer Armee, ormai ammassati entro una piccola sacca, accettarono la resa incondizionata. La notizia colse di sorpresa le truppe italiane, che ancora resistevano validamente agli attacchi dell'8ª Armata. Il capomanipolo Giuseppe Berto, schierato in prima linea col suo reparto, rimase un po' incerto se dare credito alle voci: *"C'è chi dice che i tedeschi abbiano già smesso di combattere e che noi italiani continuiamo solo per ottenere la resa con l'onore delle armi. Certo, l'onore delle armi sarebbe una bella cosa, ma a me dispiacerebbe morire per farlo avere a chi resta"*¹⁶⁶. Prima di sera gli artiglieri italiani spararono le loro ultime riserve di proiettili, poi fecero saltare i pezzi.

Il 13 anche la 1ª Armata italiana capitolò. Per ammissione dello stesso Montgomery, le truppe sia italiane che tedesche si erano battute valorosamente, ciò nonostante il generale Eisenhower rifiutò nettamente la proposta di incontrare i comandanti delle armate sconfitte. Per il futuro presidente degli Stati Uniti questo gesto di antica cortesia era del tutto inutile in una guerra che per lui era una *"crociata contro una cospirazione totalmente malvagia con la quale non si poteva tollerare compromessi di sorta"*¹⁶⁷. Neppure Montgomery dimostrò di possedere il senso della cavalleria, rifiutando di concedere l'onore delle armi alle truppe del generale Messe. Forse perché ne avevano offeso l'orgoglio bloccando i suoi attacchi per tre volte in due mesi. O forse perché avevano dimostrato di avere la stessa tempra dei veterani dell'Armata Corazzata Italo Tedesca, che nel deserto libico egiziano aveva più volte fatto mordere la polvere alle divisioni dell'Impero britannico. I veterani di Ain el-Gazala, Knights Bridge, Tobruk, Bir el-Gobi, el-Alamein, avrebbero meritato una diversa considerazione ed un altro stile. Oppure Montgomery si era solo seccato perché la loro prolungata resistenza gli aveva tolto il piacere di essere il primo comandante alleato a ricevere la resa di una armata nemica. Onore

164 "To Bizerte with the II Corps (23 april - 13 may 1943)", Center of Military History, United States Army, Washington, d.c., 1990, p.3.

165 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, vol.4, p.911.

166 Berto G. op. cit. p.211.

167 Eisenhower Dwight D, op. cit. p. 204. Evidentemente Eisenhower dimenticò che Ulysses Grant, aveva accettato di incontrare Robert Lee, suo avversario in una guerra che aveva le carte in regola per essere considerata un conflitto fra diverse ideologie.

che invece era andato al generale Omar Bradley. Più cavalleresco, almeno nel proprio intimo, il maresciallo Alexander, passando davanti alle colonne di soldati italiani e tedeschi che stavano marciando ordinatamente verso i campi di concentramento, venne colto dal pensiero che quegli *"uomini fino a poco tempo prima si erano battuti come tigri"*¹⁶⁸. Con la capitolazione della 1ª Armata, l'Italia aveva perduto le sue migliori e più combattive Grandi Unità. Se tempestivamente evacuati, quegli uomini avrebbero potuto contendere duramente l'invasione della Sicilia e del territorio nazionale, e forse influire sugli eventi successivi.

Alla fine della campagna del Nord Africa, gli Alleati avevano ottenuto una vittoria imponente, persino superiore a quella sovietica di Stalingrado.

Ai 200.000 uomini perduti dall'Asse fra el-Alamein e la Tunisia in poco meno di otto mesi, si era aggiunta la perdita di 270.000 uomini catturati insieme alle migliaia di tonnellate di materiale bellico, il cui trasporto era costato la perdita di centinaia di navi e natanti di tutti i tipi, e di oltre un mezzo migliaio di aerei. La vittoria non era comunque stata conseguita a buon mercato neppure per gli Alleati, che solo in Tunisia avevano perduto circa 70.000 uomini, dei quali 18.221 americani¹⁶⁹.

168 Alexander Harold, *Memorie 1940 - 1945*, a cura di John North, Garzanti Editore, Milano, 1963, p. 53.

169 La United States Army aveva avuto 2,715 morti, 8,978 feriti e 6,528 dispersi; "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", US Army online, p.29.

Capitolo IV

Le fasi finali della Guerra Aerea in Tunisia

Il problema dei rifornimenti

La protezione aerea dei convogli

Le operazioni aeronavali dell'Asse dal 1° marzo al 12 maggio 1943

Operazione Flax, la strage dei convogli aerei dell'Asse

Considerazioni finali

Carta di navigazione aerea zona Canale di Sicilia (collezione Ferdinando Pedriali).



Il problema dei rifornimenti

La risposta italo tedesca all'invasione del Nord Africa francese era stata efficace e tempestiva, in quanto i trasporti via mare avevano potuto essere effettuati praticamente senza perdite, non essendo a quell'epoca ancora stata ripristinata la potenza offensiva della piazzaforte di Malta. L'isola era sopravvissuta al lungo assedio soprattutto grazie alla operazione "Pedestal", effettuata a metà dell'agosto 1942, che alla Royal Navy era costata l'affondamento di una portaerei, due incrociatori, un cacciatorpediniere e nove grossi piroscafi, mentre una portaerei, due incrociatori, due cacciatorpediniere, due piroscafi ed una petroliera erano stati gravemente danneggiati¹. Dopo un paio di falliti tentativi effettuati dalla marina britannica con navi da carico isolate, e qualche modesto rifornimento portato dal posamine veloce WELSHMAN, il 17 novembre 1942, la Royal Navy aveva fatto uscire da Alessandria un convoglio formato da quattro motonavi da carico scortate da cinque incrociatori e diciassette cacciatorpediniere. Avvistato alle 06,15 del 18, nonostante le pessime condizioni atmosferiche, il convoglio era stato sottoposto a vari attacchi dai bombardieri ed aerosiluranti del II/Fliegerkorps, che a causa della scarsa visibilità e della efficace difesa contraerea erano riusciti solo a danneggiare gravemente un incrociatore. Gli attacchi aerei, sospesi a causa delle tenebre e del maltempo, erano ripresi all'indomani quando il convoglio, dopo avere evitato uno schieramento di sommergibili italiani e tedeschi, aveva già raggiunto un punto a settanta miglia da Malta. In previsione di un attacco della flotta di superficie italiana, i britannici avevano predisposto un massiccio intervento delle forze aeree di Malta e del Medio Oriente, fra cui i gruppi di B-24 della IX Air Force. Alla sera del 18 novembre la Regia Marina aveva a Messina gli incrociatori pesanti GORIZIA e TRIESTE con gli incrociatori leggeri GARIBALDI, ABRUZZI ed AOSTA e quattro cacciatorpediniere. Altri cinque cacciatorpediniere erano disponibili a Palermo ed a Taranto, tuttavia l'ammiraglio Riccardi, Capo di Stato Maggiore della Marina aveva tenuto tutte queste unità entro le loro basi. All'Oberbefehlshaber Sud, che chiedeva il motivo di questa inattività, Riccardi aveva risposto che *"Nel caso particolare quando, sia pure tardivamente, si è avuto l'avvistamento di un convoglio diretto a Malta, una delle cause che hanno impedito di intervenire con gli incrociatori pronti a Messina è stata la mancanza assoluta di cacciatorpediniere"*².

Dopo il decisivo miglioramento apportato dal convoglio alla situazione logistica dell'isola, il 27 dello stesso mese tre incrociatori e quattro cacciatorpediniere erano arrivati a La Valletta ricostituendo la Forza K, che già nel 1941 aveva inflitto gravissime perdite al traffico marittimo fra l'Italia e la Libia. Nel frattempo gli Alleati avevano concentrato nel porto di Bona quattro incrociatori ed otto cacciatorpediniere con cui costituirono la Forza Q, cui successivamente aggiunsero alcune flottiglie di motosiluranti americane e britanniche. Supermarina aveva reagito, posando un grande sbarramento minato, che si estendeva per 80 miglia ad ovest di Biserta secondo un tracciato parallelo a quello già posato a suo tempo fra Capo

1 Santoni e Mattesini, op. cit. p. 249.

2 Il testo è stralciato dalla risposta dell'ammiraglio Riccardi ad una richiesta di chiarimenti tedesca. Vedi: Santoni e Mattesini, op. cit. p. 312.



Macchi MC.202 del 6° Gruppo Caccia (1° Stormo) che dai campi K.9 e K.41 (sud tunisino), fu trasferito a Pantelleria, dove insieme al 17° Gruppo ebbe il difficile compito di assicurare le scorte ai convogli aerei e navali che rifornivano le forze dell'Asse in Tunisia (collezione Ferdinando Pedriali).

Bon e l'isola di Marettino. Gli Alleati avevano replicato con uno sbarramento posato fra quelli italiani. Comunque per tutto il mese di novembre i movimenti navali dell'Asse non avevano registrato perdite, sia perché la Forza Q non era ancora operativa, sia perché l'aviazione di Malta e la Forza K davano ancora la priorità ai convogli diretti in Libia, dove l'8ª Armata stava cercando di chiudere definitivamente la partita con l'Armata Corazzata Italo Tedesca³.

In dicembre si erano avute le prime perdite. Nella notte sul 2, il convoglio "H" partito da Palermo per Biserta con quattro mercantili scortati dai caccia DA RECCO, CAMICIA NERA, FOLGORE e dalle torpediniere PROCIONE e CLIO, era stato attaccato da una parte della Forza Q (incrociatori AURORA, ARGONAUT e SIRIUS e due cacciatorpediniere). Nonostante l'ardita reazione delle unità leggere italiane, tutte le navi da trasporto erano state affondate insieme al caccia FOLGORE. Il caccia DA RECCO, quantunque incendiato, si era salvato a rimorchio del PIGAFETTA, smentendo le affermazioni del Comando Alleato, che aveva rivendicato, oltre all'affondamento dei quattro mercantili, anche quello dei tre cacciatorpediniere⁴. Dopo il 2 dicembre gli attacchi e le perdite ebbero una progressiva ed inarrestabile ascesa sino al termine della campagna, tanto che l'angusto ed obbligato corridoio fra i campi minati ebbe il soprannome di "rotta della morte". All'inizio dell'operazione Torch, italiani e tedeschi disponevano di centosettantacinque bastimenti per complessive 610.000 tonnellate di stazza lorda, per alimentare sia la Libia che la Tunisia. Due mesi e mezzo dopo, trentuno di questi trasporti erano stati distrutti nei porti dai bombardamenti aerei mentre altri cinquantaquattro erano stati affondati in mare. Nel frattempo alla flotta

3 "Storia della Marina", a cura di Giorgio Giorgerini, Ermanno Martino, Riccardo Nassigh, Fabbri edit. 1978, vol.5, p.1361.

4 Craven & Cate, op. cit. Vol.II, p.146.

dei trasporti si erano aggiunte altre centosessantanove unità, in massima parte requisite ai francesi, però sessantuno di queste erano andate perdute entro breve termine⁵. Ma c'era di più. Il continuo martellamento aereo dei porti di Tunisi, Biserta, Susa, Sfax e Gabès aveva menomato i loro impianti riducendone la potenzialità di scarico da 7.500 a 2.200 le tonnellate giornaliere di materiali⁶.

Di fronte alle disastrose perdite navali ed alla progressiva paralisi dei porti tunisini, l'Asse aveva dovuto ricorrere al trasporto per via aerea nella massima misura consentita dalla flotta di velivoli a disposizione. Dati i fortissimi rischi rappresentati dalla traversata per via di mare, l'aereo era divenuto il mezzo quasi obbligato per trasferire uomini senza esporli a disastrose perdite. Al trasporto aereo venne affidata una sempre maggiore aliquota dei rifornimenti più urgenti. La sua tempestività aveva favorito il successo ottenuto ai primi del novembre 1942 dalle forze dell'Asse, quando era iniziata l'operazione Torch. La risposta dell'Asse era stata pronta, soprattutto perché il trasferimento per via aerea di un primo nucleo di uomini, mezzi e rifornimenti, aveva evitato di misura il tentativo degli Alleati di occupare la Tunisia con la complicità dei francesi.

Ai primi del novembre 1942, i Servizi Aerei Speciali della Regia Aeronautica disponevano complessivamente di centoottantotto velivoli da trasporto efficienti (centotrentadue dei reparti T e cinquantasei dei Nuclei Ala Littoria, LATI ed ALI)⁷. La concomitante necessità di rifornire la Tunisia e nel contempo l'armata italo tedesca in ritirata da el-Alamein, aveva costretto il SAS ad utilizzare gli stormi equipaggiati con i capaci S.82 per i collegamenti con la Libia e quelli con velivoli di minore autonomia e capacità di carico - come il 48° Stormo (Fiat.G.12), il 18° Stormo (S.81) ed il nucleo LATI (S.75) - per i collegamenti con la Tunisia⁸. Nello stesso periodo avevano iniziato a risalire le perdite per azione nemica. Il 12 novembre un convoglio di cinque S.82 in volo da Tripoli a Castelvetro con passeggeri militari e civili fu praticamente distrutto al largo di Pantelleria da sei dei Beaufighter di Malta. Tre S.82 precipitarono in mare e due riuscirono a fare ammaraggi d'emergenza vicino a Pantelleria. La perdita degli apparecchi, insieme a quella di diciannove militari e diciassette civili, obbligò Superaereo ad assegnare una scorta caccia a tutti gli aeroconvogli sulle rotte per la Libia⁹. Ma poco dopo anche la rotta per la Tunisia iniziò ad essere pericolosa. Il 15 novembre, un G.12 del 48° Stormo e due SM 75 della Sezione Autonoma e del Nucleo LATI, partiti da Sciacca, furono tutti abbattuti sul mare da caccia alleati, con conseguente perdita dei dodici membri degli equipaggi. Prima della fine del mese, a queste perdite si aggiunsero altri quattro S.82, un Cant.Z.506 del Nucleo Ala Littoria ed un S.75, mentre dodici S.82 ed un Cant.Z.506 furono danneggiati a terra od in volo da aerei nemici. All'inizio di dicembre, sia per le perdite che per le scarse consegne di nuovi aerei, la linea operativa del Servizio Trasporti Aerei si ridusse a centoventitré velivoli efficienti. Inoltre avendo 700 piloti in servizio e specialisti in proporzione, il Servizio avrebbe potuto equipaggiare almeno un numero doppio di aerei, poiché era strutturato su quattro Stormi da Trasporto (con 8 gruppi ed un totale di 19 squadriglie), più un Gruppo, una Sezione e un Comando autonomi¹⁰. Purtroppo la mancanza di una documentazione statistica completa, permette di tratteggiare solo a grandi linee l'attività del SAS. Sappiamo però che nel periodo 10 giugno 1940 - 31 dicembre 1942, il SAS aveva eseguito 38.428 viaggi trasportando 504.146 passeggeri e 34.190 tonnellate di merce, e perdendo nello stesso lasso di tempo 121 apparecchi e 196 aviatori. Le cifre delle perdite - abbastanza accettabili nei primi due anni e mezzo di guerra - avevano subito una brusca impennata negli ultimi quattro mesi della campagna di

5 "Storia della Marina", op. cit., vol.5, p.1362.

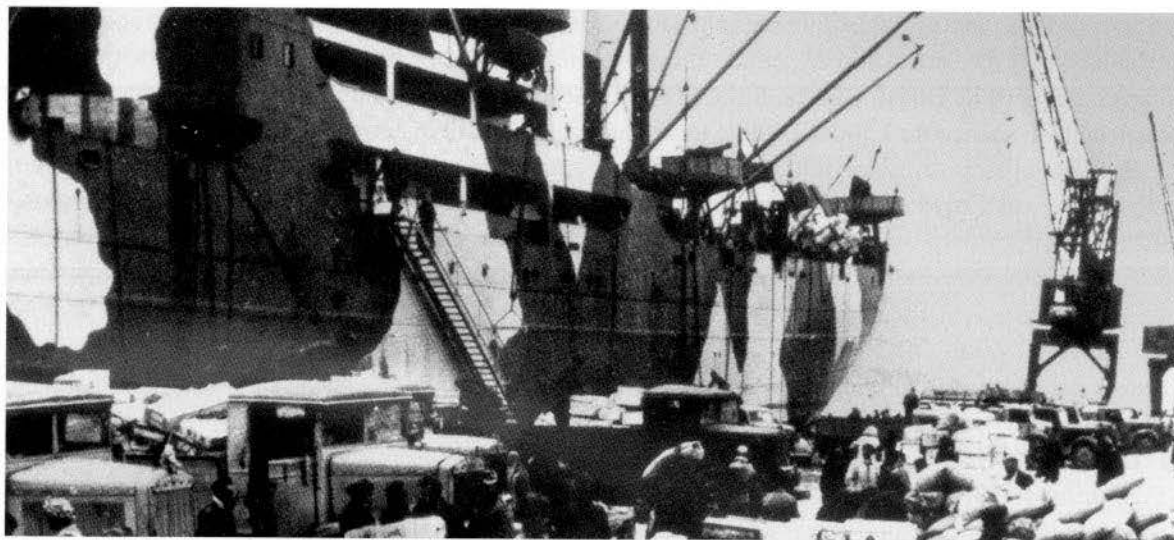
6 "The AAF in Northwest Africa", op. cit. p. 36.

7 Civoli Massimo, "S.A.S - Servizi aerei Speciali della Regia Aeronautica 1940 - 1943", Gribaudo Editore 199, Cavaler maggiore 2000, p. 71.

8 Civoli M. op. cit. p.74.

9 Civoli M. op. cit. p.74. A partire da 13 novembre 1942 Macchi MC.200 provvidero alle scorte sulle tratte Castelvetro - Pantelleria e Pantelleria - Tripoli.

10 Per dati numerici cfr.: G. Santoro, op. cit., vol. II, p. 460 e Civoli M. op. cit. p.74.



Scarico di materiali bellici italiani da un mercantile attraccato alle banchine del porto di Tunisi. Dopo il 2 dicembre 1942 le perdite di navi da trasporto e delle loro scorte salirono tanto vertiginosamente, che l'angusto ed obbligato percorso fra i campi minati del Canale di Sicilia fu soprannominato "la rotta della morte" (collezione Ferdinando Pedriali).

Tunisia. Secondo una stima dell'allora Sottocapo di S.M. della R.A gen. Santoro, nel cruciale periodo fra il 1° gennaio ed il 10 maggio 1943 i Servizi Aerei Speciali eseguirono 5.572 viaggi, trasportando 75.854 passeggeri e 5.810 tonnellate di merci e perdendo nel contempo circa 89 velivoli e 234 aviatori¹¹. Queste cifre - che includono anche viaggi e perdite relativi a settori diversi dal Nord Africa, la cui incidenza sui totali è peraltro da ritenersi abbastanza trascurabile - dimostrano che le perdite del solo primo quadrimestre 1943 quasi dimezzarono l'iniziale linea di volo del SAS, cancellando dai ruoli circa il 17% degli equipaggi. A fronte di queste perdite stava una media di 44,7 tonnellate di materiali giornalmente trasportati, pari a circa l'1,5% del fabbisogno giornaliero dell'intera testa di ponte tunisina¹². Una quantità di materiali, che a sé stante appare abbastanza trascurabile, tuttavia il risultato più ragguardevole del SAS fu costituito dal numero dei militari trasportati - quasi 600 al giorno - che proseguì quasi inalterato sino ai primi di aprile con pochissime perdite ed evitando a costoro i rischi di una assai più pericolosa traversata in nave. Poi le perdite aumentarono appena l'aviazione alleata iniziò una serrata campagna per bloccare anche i rifornimenti per via aerea.

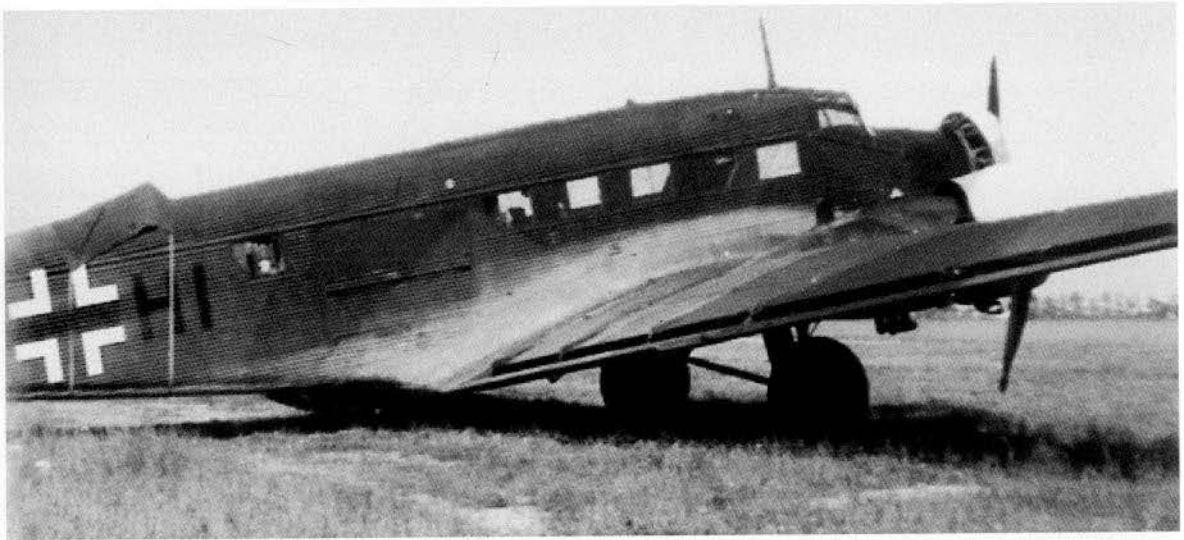
Non disponiamo dati completi sui trasporti aerei della Luftwaffe, ma quelli parziali bastano per dimostrare che in questo settore il contributo tedesco fu di poco superiore a quello italiano. Dal 1° dicembre 1942 al 31 marzo 1943 gli Ju.52 effettuarono 7.371 sortite cui si aggiunsero le 434 effettuate dagli enormi Me.323 e le 151 degli S.82 della "Savoia Staffel" di base a Lecce. In totale i Transportgruppen portarono a Tunisi 40.059 passeggeri e 14.179 tonnellate di materiali¹³.

La drammatica situazione era comunque stata razionalmente affrontata dal comando del SAS, che ave-

11 G. Santoro, op. cit., vol. II, p. 460. Secondo un'altra stima del generale Santoro, da lui stesso ritenta incompleta, (op. cit. p.525) nel periodo novembre 1942 - maggio 1943 le perdite sarebbero state 82 aerei e 220 aviatori.

12 Secondo la stima dell'OKW il quantitativo minimo di rifornimenti per le divisioni italo tedesche in Tunisia era di 150.000 ton. mensili, pari a 3.000 tonnellate giornaliere. Tenendo conto delle perdite occorreva inviare almeno 4.000 tonnellate al giorno (Conferenza del Führer sui problemi navali, riportata da Deakin F.W. op. cit. p. 215). Lo stesso quantitativo (3.000 tonnellate/giorno) era stato stimato anche dagli Alleati (Craven & Cate, op. cit. vol.II p. 185)..

13 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", pp.196, 197. Gli stessi dati numerici si ritrovano arrotondati in Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, Vol.4, p.908.



L'imperiosa volontà di Hitler di mantenere una testa di ponte in Africa, aveva costretto la Luftwaffe a mettere in campo i suoi gruppi da trasporto, già duramente impegnati sul fronte russo. Ju.52 come quello nell'immagine, costituivano la spina dorsale dei i Transportgruppen operanti nel Mediterraneo (collezione Ferdinando Pedriali).

va cercato di mantenere in perfetta efficienza aerei ed equipaggi adottando il sistema dei turni d'impiego, intervallati da brevi periodi necessari per il riposo degli uomini e la revisione dei mezzi. L'allora sottotenente pilota Giovanni Ginevro, secondo pilota di un S.82 in forza alla 608ª Squadriglia, 14° Gruppo, del 44° Stormo SAS, ricorda che il suo reparto, dopo un ciclo di circa quindici voli con la Tunisia, rientrava all'aeroporto di Roma Littorio (oggi Roma Urbe) per revisionare gli apparecchi e ritemperare gli equipaggi per una nuova serie di missioni. Sebbene relativamente breve, il ciclo delle operazioni era duro ed impegnativo. *“Tempo permettendo i voli [per la Tunisia] erano giornalieri e venivano fatti in convoglio. Il numero degli apparecchi non era fisso, ma dipendeva dalla disponibilità. I decolli [da Castelvetro] avvenivano uno alla volta con intervalli minimi. Una volta in volo dovevamo attendere che tutti fossero decollati. Poi dirigevamo verso Tunisi a quota minima. Dieci metri circa. Il ritorno a Castelvetro non aveva orari. Dipendeva dalle operazioni di scarico degli apparecchi, ed era effettuato in pattuglia di due o tre aerei, od anche isolatamente”*¹⁴.

Ai primi d'aprile, qualche giorno prima dell'inizio dell'operazione “Flax”, con la quale gli Alleati volevano conseguire la sistematica distruzione degli aeroconvogli dell'Asse che attraversavano il Canale di Sicilia, la forza del SAS era costituita da otto gruppi da trasporto, con circa 250 velivoli in carico di cui 140 efficienti, e da una forza di 350 piloti e 600 specialisti equivalenti a circa 234 equipaggi¹⁵. Una discreta flotta aerea da trasporto che la Regia Aeronautica aveva organizzato dando fondo alle ultime riserve, ma pur sempre insufficiente per le esigenze delle due armate assediate in Tunisia, come, del resto dimostrarono le insistenti richieste del Comando Supremo per un incremento del numero dei viaggi, anche ricorrendo ai trimotori S.84 da bombardamento, di cui era nota l'irrisoria capacità di carico¹⁶.

L'imperiosa volontà del Führer di mantenere una testa di ponte in Africa, aveva costretto la Luftwaffe a mettere nuovamente alla frusta i gruppi da trasporto, già pesantemente decimati durante il ponte aereo

14 Lettera all'A., in data 27 maggio 2002, del sig. Giovanni Ginevro, già sottotenente pilota del SAS.

15 AUSSMA Cart.Copie Fougier da De Felice E. op. cit. n.p.1045.

16 Arena N. op. cit. vol.4, p.116.



S.82 del S.A.S su un campo siciliano (SMA).

per Stalingrado¹⁷. Nonostante i gravosi impegni sul fronte russo, la forza dei Transportgruppen operanti nel Mediterraneo nel novembre 1942 era cresciuta da 250 ad oltre 600 apparecchi¹⁸. Data l'impellente necessità di potenziare i reparti di volo, molti apparecchi ed i relativi equipaggi era stati prelevati direttamente dalle scuole di volo, dove si addestravano gli equipaggi del bombardamento. Un tale espediente poneva una pesante ipoteca sul futuro di questa specialità. Le conseguenze dell'errato sistema di ricorrere a costose soluzioni d'emergenza, senza prevederne le future conseguenze, vennero alla ribalta durante i primi giorni dell'invasione della Sicilia, quando i bombardieri tedeschi ottennero risultati abbastanza deludenti, non certamente proporzionati alla tenacia e ed al coraggio con cui venivano condotte le azioni.

Per quanto costoso, il potenziamento dei reparti da trasporto, al suo inizio ottenne risultati degni di nota. Alla metà di marzo, i comandi alleati si accorsero con preoccupazione che ogni giorno non meno di un centinaio di aerei tedeschi atterrava regolarmente a Tunisi ed altrettanti arrivavano a Biserta. Alla fine del mese gli arrivi erano aumentati di un altro centinaio¹⁹. In questa valutazione gli Alleati avevano però omissso l'apporto dei trimotori da trasporto italiani, che atterravano con altrettanta regolarità sui campi compresi fra Tunisi, Capo Bon e la piana di Sfax. Comunque l'alto comando di Algeri aveva subito posto alla Northwest African Air Force il problema di mettere fuori causa la Luftwaffe non solo come forza da combattimento, ma anche come forza da trasporto²⁰. Il primo progetto per una metodica campagna contro il sistema di aerotrasporti dell'Asse - denominata "Operazione Flax" - era stato preso in esame ai primi di febbraio dall'Eastern Air Command, poi l'esigenza di concentrare tutte le sue risorse per bloccare l'avanzata di Rommel oltre il passo di Kasserine, ne aveva temporaneamente rinviato la messa a punto. Nel frattempo i servizi di intelligence alleati avevano accumulato una serie di dati relativi al numero degli aerei degli aeroconvogli, alle loro rotte, agli orari ed alle relative scorte. Nelle sue linee originarie "Flax"

17 Per riformire la 6ª Armata di von Paulus assediata a Stalingrado la Luftwaffe perse 536 apparecchi e 2.200 aviatori (Killen John, "Storia della Luftwaffe", Longanesi & C. Libri Pocket, 1971, Milano, p. 344).

18 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 196.

19 History of the Twelfth Air Force, Chapt. X, p. 1.

20 History of the Twelfth Air Force, Chapt. X, p. 1.



Fiat G.12 sul campo di Sciacca all'inizio del 1943. La concomitante necessità di rifornire la Tunisia e nel contempo l'armata italo tedesca in ritirata da el-Alamein, aveva costretto il SAS a scegliere gli stormi dotati dei capaci S.82 per i collegamenti con la Libia, riservando quelli con velivoli di minore autonomia e capacità di carico - come il 48° Stormo (Fiat.G.12) per i collegamenti con la Tunisia (collezione Ferdinando Pedriali).

prevedeva di impiegare P-38 per pattugliare il Canale di Sicilia, sincronizzandone le azioni con quelle dei bombardieri medi, che attaccavano i convogli navali, e con quelle dei bombardieri pesanti del XII ASC, che battevano le basi della Sicilia e della penisola italiana, dove si formavano e da cui decollavano gli aeroconvogli²¹. L'esigenza di imprimere sino dall'inizio un decisivo andamento all'Operazione Flax convinse gli Alleati ad accettare una temporanea riduzione dei reparti aerei destinati alla protezione ed al supporto tattico del 18° Gruppo d'Armata²². Dopo vari rinvii essi decisero di iniziare l'operazione ai primi d'aprile. Fu una scelta fortunata in quanto la data stabilita coincise con la ritirata della 1ª Armata di Messe sulla linea di Enfidaville, che mise a disposizione della Western Desert Air Force i campi del Golfo di Gabes, dai quali anche ai caccia a corto raggio d'azione - come gli Spitfires ed i Kittyhawks, - potevano decollare con carburante sufficienza per i pattugliamenti sul Golfo di Tunisi.

La protezione aerea dei convogli

Sull'opposto versante, l'aviazione dell'Asse, che aveva sempre cercato di garantire appropriate scorte sia ai convogli navali che a quelli aerei, cominciava ad avvertire le conseguenze di questo logorante impegno, non adeguatamente sostenuto con i necessari reintegri di velivoli e personale. Proprio nel momento cruciale in cui l'aviazione angloamericana stava intensificando i suoi attacchi ai convogli, il 153° Gruppo Caccia "Asso di Bastoni" (51° Stormo) che nel bimestre gennaio - febbraio 1943 aveva eseguito 1.131 sortite fra scorte ai convogli e crociere protettive sulle loro basi di partenza in Sicilia, fu costretto

21 Operation Flax, (memo) to gen. Kuter, 13 Feb. (1943), AFRHA, A-6005. I bombardieri medi in azione sui convogli erano scortati da caccia americani e mentre quelli strategici che bombardavano i porti della Tunisia erano scortati da caccia della RAF (ibidem).

22 History of the Twelfth Air Force, Chapt. X, p.2.



Ju.52 in fase di decollo da un aeroporto italiano (collezione Ferdinando Pedriali).

a ridurre la sua attività essendogli rimasti appena un dozzina di apparecchi giornalmente efficienti. Ciò ovviamente dipendeva per la massima parte dall'industria aeronautica nazionale non più capace di produrre aerei in numero sufficiente, non solo per potenziare il numero dei reparti, ma anche per rimpiazzare le perdite di quelli esistenti²³.

Sebbene le disponibilità della Luftwaffe permettessero il regolare reintegro delle linee di volo dei suoi reparti caccia, la loro forza era ormai impari alle crescenti necessità. Il generale Adolf Galland, arrivato nel pieno della battaglia degli aeroconvogli per ispezionare gli Jagdgeschwader del Fliegerkorps Tunis, aveva dovuto amaramente constatare che *“la loro situazione era tragica: la superiorità degli anglo americani schiacciante ed il loro dominio dell'aria ormai incondizionato. E benché da parte tedesca, si facesse finalmente ogni sforzo per rifornire convenientemente i reparti dell'esercito di terra [...] e nonostante gli sforzi dell'aeronautica italiana, non vi era più possibilità di mutare la situazione”*²⁴.

Nel tentativo di fronteggiare una situazione in via di rapido deterioramento, il 25 marzo lo Stato Maggiore Aeronautica aveva inviato in Tunisia il 7° Gruppo C.T. equipaggiato con MC.202, la cui efficienza era stata subito ridotta da pesanti attacchi contro le sue basi. Il 30 ed il 31 marzo, una serie di attacchi dell'aviazione alleata sull'aeroporto di Sfax, distrusse cinque dei nuovi MC.202 e ne danneggiò altri dieci. Includendo queste perdite, in poco più di un mese la 5ª Squadra Aerea accusò la perdita totale di venti MC.202 ed alcuni dei pochi assaltatori MC.200 e G.50, e danni più o meno gravi ad una cinquantina di altri aerei. Perdite esiziali, dato che la 5ª Squadra Aerea aveva in tutto poco meno di cento velivoli.

Essendosi ristretta la testa di ponte e di conseguenza anche la quantità delle piste di volo disponibili, e nello stesso tempo i rifornimenti di carburante erano diventati più difficili, in aprile Superaereo decise di trasferire il 6° Gruppo Caccia (1° Stormo) dai campi K.9 e K.41 (sud tunisino) a quello di Pantelleria. Dopo essere stato in parte riarmato con più moderni MC.205V, il 6° Gruppo cominciò un nuovo ciclo di operazioni insieme al 17° Gruppo (1° Stormo), che a febbraio era stato riarmato con i primi MC.205V usciti dalle linee di montaggio²⁵. Ad ambedue i gruppi fu affidato l'arduo compito di scortare convogli aerei e navali nel periodo in cui gli attacchi dei bombardieri medi e degli aerosiluranti alleati stavano raggiungendo il culmine²⁶.

Dopo la partenza del 6° Gruppo, in Tunisia rimasero solo i Macchi MC.202 del 7° e del 16° Gruppo

23 Tarantola E. op. cit. p. 142. Nei tre mesi dicembre 1942, gennaio febbraio 1943 la produzione nazionale di aerei da caccia aveva totalizzato 349 macchine contro le 406 del periodo settembre ottobre novembre 1942 (Santoro G. op. cit. p.481).

24 Galland A., op. cit. p. 324.

25 Alegi, G. “Come non si sceglie un caccia”, Rivista Aeronautica 5/1999, p.109.

26 “I Reparti dell'Aeronautica Militare Italiana”, op. cit. p. 9.

Caccia ed i MC.200 e G.50 delle due squadriglie d'assalto. Nonostante la situazione estremamente difficile e le pesanti ed inevitabili perdite sia in volo che a terra, la Luftwaffe continuò a tenere in Tunisia lo Jagdgeschwader 77 e due gruppi dell' IG53 (il III/JG 53 era in Sicilia) limitandosi a ritirare alla fine di marzo il 2° gruppo del prestigioso JG.2 "Richthofen", che date le sue precedenti esperienze sul fronte della Manica era necessario a Poix (Francia) per potenziare la difesa esterna dei confini del Reich²⁷. Il motivo per cui due grossi reparti della caccia tedesca continuavano ancora a combattere in Africa, dipendeva - secondo Adolf Galland - dalla ostinazione di Hitler che *"aveva proibito rigorosamente uno sgombero sistematico di Tunisi"*²⁸. A differenza del comando supremo germanico, il CSM della Regia Aeronautica vedeva molto più realisticamente la situazione. L'11 aprile, mentre la 1ª Armata Italiana ripiegava sulla linea di Enfidaville, il generale Fougier, vista *"la scarsa disponibilità di campi ed il previsto concentramento delle offese aeree nemiche sulla ristretta zona di occupazione"*, aveva emanato disposizioni per *"procedere il più rapidamente possibile allo sgombero del personale e del materiale superfluo"* inoltre si era accordato con Kesselring, per una riduzione dei reparti italiani in Tunisia ad un solo gruppo caccia, che *"secondo gli accordi con l'OBS avrebbe dovuto essere armato con materiale germanico"* ed che in un secondo tempo doveva passare *"alle dipendenze d'impiego del Fliegerkorps Tunis"*²⁹. Ma due giorni prima Fougier era stato assai più schietto col generale Ambrosio, cui aveva proposto di disimpegnare la Regia Aeronautica dalle operazioni in Tunisia, poiché i risultati ottenibili in quelle condizioni, oltre ad avere poco valore, avrebbero pregiudicato *"molto seriamente"* la possibilità dell'aviazione italiana di fronteggiare, *"sia pure con scarse riserve"* la situazione avvenire *"specie nei riguardi della difesa del nostro territorio"*³⁰.

Nonostante la sfiducia di alcuni alti gradi, soprattutto italiani, circa la convenienza di prolungare la difesa in Tunisia, la Regia Aeronautica e la Luftwaffe avevano dovuto spremere ogni loro risorsa per incrementare gli aeroconvogli di rifornimento per il Gruppo Armate d'Africa. Le basi di carico degli aeroconvogli tedeschi erano nelle aree aeroportuali di Bari, Napoli e Reggio Calabria, mentre le basi per la loro formazione e appuntamento con le scorte, erano a Trapani e Palermo. Gli aeroconvogli italiani partivano invece da Castelvetro e Sciacca. Il volo sul canale di Sicilia durava in media non più di una settantina di minuti, ma il tempo necessario per la riunione dei convogli e la differenza di velocità fra i trasporti e gli aerei di scorta provocavano un più alto consumo di carburante per i caccia. Dato che la durata media del volo di un aeroconvoglio, dal momento del decollo da Castelvetro all'arrivo a Tunisi, si aggirava sui 120 minuti primi, mentre l'autonomia pratica dei Macchi MC.200 e MC.202 non superava l'ora e mezza, le scorte dovevano ricevere il cambio da altre che decollavano da Pantelleria³¹.



Tunisia primavera 1943, Spitfire Mk IX dello Squadron 309 / 31st Fighter Group (polacco) (IWM).

27 Weal J., op. cit. p.97.

28 Galland A., op. cit. p. 326.

29 Comunicazione prot. N.IB/6720 dell'11 aprile 1943 di Fougier al Comando Supremo, in Mattesini e Cermelli, op. cit. vol.4, p. 690.

30 Stralci della relazione Fougier al generale Ambrosio in data 9 aprile 1943, in De Felice E. op. cit. Crisi ed agonia del Regime, p. 1045 n..

31 La durata media dei voli Castelvetro - Tunisi è stata calcolata dai dati del libretto voli del sottotenente pilota Giovanni Ginevri, copia nell'archivio dell'A.



Un aeroconvoglio del S.A.S costituito da S.82 e S.75 sorvola a bassa quota il Canale di Sicilia.

Circa i caccia di scorta, si osserva che l'unico aereo italiano avente l'autonomia necessaria per assicurare la scorta per tutto il tragitto era il Re.2001, mentre il meno adatto in assoluto era il Fiat G.50, che oltretutto era un aereo già superato. Il 16 dicembre, una pattuglia di G.50 del 151° Gruppo Gruppo "Asso di Spade", che operava dalla base di Pantelleria, mentre stava scortando un convoglio navale fu tranquillamente "sfilata" dai bombardieri medi Boston, che avevano appena attaccato i mercantili³². Nonostante le sue pesantissime limitazioni, il Fiat G.50 fu impiegato per scortare convogli aerei e navali sul Canale di Sicilia sino al febbraio 1943³³. La situazione delle scorte fu aggra-

vata dalla mancanza di serbatoi supplementari per i caccia italiani. Questo semplice dispositivo avrebbe permesso una maggiore autonomia, dimezzando il numero degli aerei e dei reparti occorrenti per formare le scorte, mentre gli aerei così risparmiati avrebbero potuto effettuare missioni offensive, assai più remunerative di quelle puramente difensive.

In conseguenza della scarsa autonomia dei caccia italiani, le pattuglie che scortavano gli aeroconvogli in partenza dalla Sicilia, arrivate a Pantelleria, ricevevano il cambio dai caccia che decollavano dall'aeroporto della Marghiana. Questa seconda scorta avrebbe dovuto essere rilevata sul Golfo di Tunisi dai caccia della Tunisia, che avrebbero dovuto scortare gli aeroconvogli sino all'atterraggio. Ma quest'ultima scorta non era sempre disponibile, perché i caccia della Tunisia erano pochi ed oberati da moltissimi compiti. Infatti dovevano anche rintuzzare le incursioni su porti ed i centri di comunicazione, proteggere le truppe e tenere l'aviazione avversaria lontana dalle loro precarie strisce d'atterraggio, ricavate negli alvei disseccati degli uadi od in esigue spianate in mezzo a radi uliveti. I caccia e gli altri aerei da combattimento che avevano scortato gli aerotrasporti sino al loro atterraggio a Tunisi el Aouina, a loro volta dovevano scendere a Gamar dove si rifornivano e rientravano a Pantelleria o in Sicilia³⁴. Inizialmente le pattuglie di scorta erano poco numerose, infatti l'aeroconvoglio con il quale nella seconda metà di novembre era rientrato da Tripoli il personale del 150° Gruppo Caccia - composto da due dozzine di trasporti - fra Castel Benito e Pantelleria era stato seguito da un solo paio di caccia del 151° Gruppo. Mentre la prima coppia atterrava sull'isola, una seconda coppia dello stesso Gruppo si affiancava ai trasporti per accompagnarli sino a Castelvetro³⁵.

Secondo la testimonianza di un pilota del SAS, il normale rapporto numerico fra scorta e trasporti era: due Macchi MC.200 per ogni quindici aerei³⁶. Nella fase finale della campagna di Tunisia, anche scorte formate da due dozzine di aerei, non erano più sufficienti per contenere gli attacchi di una quarantina di P-38, P-40 e Spitfire, affiancati da dozzine di bombardieri leggeri B-25 e B-26, che con le loro dieci o

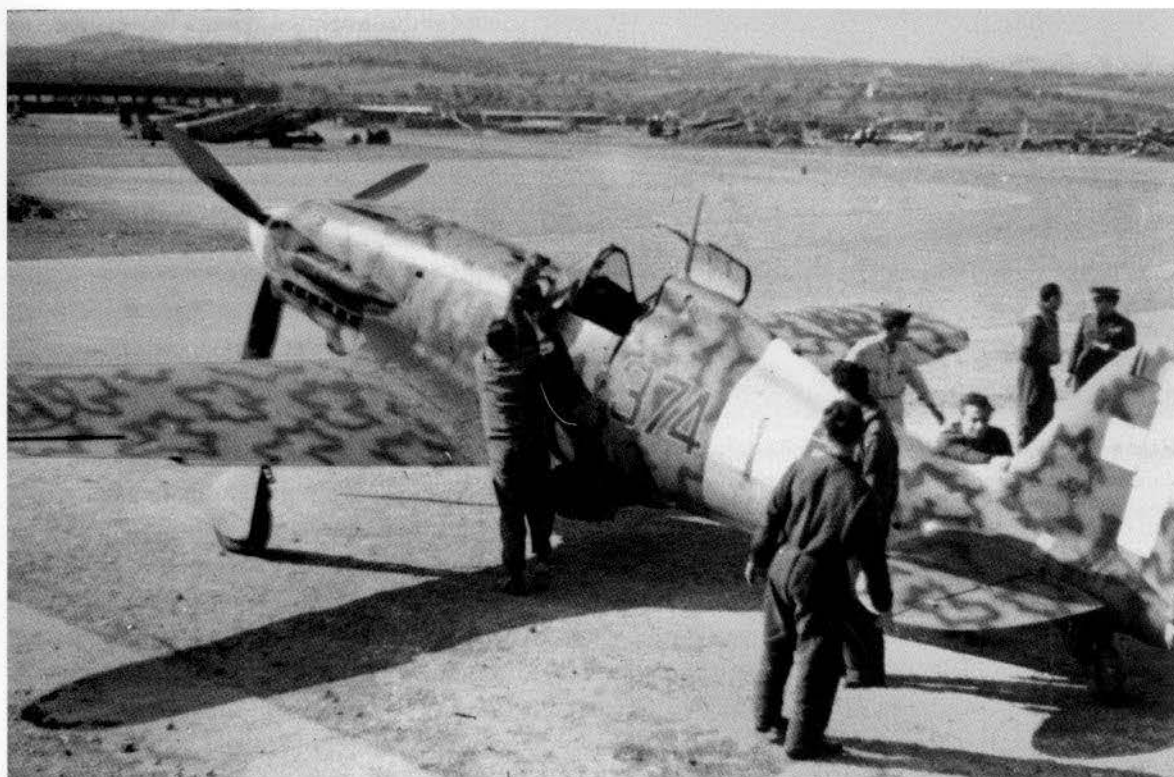
32 Tarantola E. op. cit. p.144.

33 Tarantola E. op. cit. p.145. Come sua consuetudine la Regia Aeronautica, data la mancanza di aerei moderni, continuò a mandare allo sbaraglio preziosi equipaggi su aerei vecchi ed inadeguati.

34 Testimonianza all'A dell'allora sergente pilota Cesti Pietro. Telef. 18/05/2002.

35 Testimonianza all'A. del sig. Lanfranco Bonanomi già aviare scelto del 150° Gruppo Caccia, Busto Arsizio 3/8/2001. Il 150° Gruppo CT rientrò il 9 novembre 1942, dopo avere assicurato sino a quella data la protezione della base navale di Bengasi (Tarantola Eugenio, "Il 150°, 151°, 153° Gruppo caccia", SMA, Ufficio Storico, Roma, 1987, p.14).

36 Testimonianza all'A dell'allora sottotenente pilota Giovanni Ginevro, Casale Monferrato 24 marzo 2002.



MC.202 della 374^a Squadriglia (53^o Gruppo) del 53^o Stormo, un reparto impiegato al massimo in crociere di vigilanza sulla Sicilia e di interdizione sul Canale di Sicilia, ed in scorte ai convogli in partenza ed in arrivo dalla Tunisia.

dodici 12,7 mm completavano il massacro dei quasi inermi aerei da trasporto.

Un pilota da caccia che in quel periodo scortò sia convogli navali che aerei, il sergente Pietro Cesti, in forza al 12^o Gr. Caccia Autonomo di base a Sciacca, ricorda: *“quando cominciarono le grandi giostrre sul Canale di Sicilia, ci accorgemmo che la caccia alleata puntava ai trasporti, senza neppure guardarci. Noi avevamo i MC.200, con i quali non potevamo fare molto. Qualche mitragliata e poi via. Dovevamo letteralmente tagliare la corda”*³⁷. Il compito dei piloti che volavano con i superati MC.200 non solo era durissimo, ma anche micidiale, come dimostrano le perdite del 3^o Gruppo Caccia (6^o Stormo) basato a Chinisia, che con i MC.200 eseguì una serie ininterrotta di voli di scorta, con atterraggi sugli aeroporti della Tunisia e di Pantelleria. Ai primi di maggio, quando la resa delle forze dell'Asse in Tunisia pose fine alla sua attività di scorta, il Gruppo era completamente stremato. Otto piloti erano caduti in azione, quaranta uomini dei servizi erano stati uccisi dai bombardamenti su Chinisia ed il 90% dei suoi aerei era stato perduto in volo oppure distrutto a terra³⁸.

L'esigenza di provvedere più consistenti e soprattutto più valide scorte, anche ai convogli aerei si era sovrapposta a quella, già onerosissima, di proteggere il traffico marittimo anche nelle acque territoriali, obbligando la Regia Aeronautica a ricorrere a vari espedienti, fra i quali quello di assegnare alla scorta dei convogli marittimi nei tratti vicini alle coste - teoricamente meno battuti dalla caccia nemica, ma comunque insidiati da sottomarini - i leggeri bimotori Ca.313 e Ca.314 dell'Osservazione Area dell'Esercito, ancora ostinatamente classificati “aerei da combattimento”, sebbene la loro scarsa capacità di affrontare

37 Testimonianza all'A dell'allora sergente pilota Cesti Pietro. Telef. 18 /05/2002.

38 Petillo Arturo e Merigo Giovanni, “Il 6^o Stormo Caccia”, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Roma 1976, p.18.



Si stanno caricando rifornimenti su un S.82 della 205^a Squadriglia.

non eludibile per l'importanza strategica che avevano i porti capilinea dei convogli marittimi, quali Trapani, Palermo e Messina, dove l'accentuata frequenza dei bombardamenti, ai primi di febbraio costrinse lo stato Maggiore Aeronautica a riservare per la loro difesa gran parte dei caccia disponibili. Naturalmente il provvedimento diminuì il numero dei caccia da assegnare alle scorte dei convogli e contemporaneamente ridusse il numero delle azioni offensive, che avrebbero giovato molto di più alla situazione in Tunisia⁴². Il II. Luftkorps si era impegnato a fornire un rilevante numero di caccia ed aerei da combattimento per le scorte ai convogli e per gli interventi d'emergenza coordinati dalla sala operativa tedesca di Santa Rosa. Tuttavia la eccessiva burocratizzazione dei comandi della Marina italiana, a volte rese vana la capacità di rapido intervento degli aerei tedeschi. Citiamo il caso della torpediniera CLIMENE, affondata il 25 aprile nel canale di Sicilia. La richiesta d'aiuto che l'unità aveva inviato a Supermarina arrivò alla sala operativa tedesca con sei ore di ritardo⁴³.

Sebbene la caccia italo tedesca fosse oberata da molti e pesanti compiti, almeno sino ai primi di marzo le sue scorte erano state sufficienti per frenare gli attacchi aerei ai convogli⁴⁴. Il forte armamento contraereo delle navi di scorta, ed in particolare i complessi singoli e quadrinati da 20mm montati su vari natanti e sulle motozattere Siebel, avevano molte volte costretto i bombardieri medi del NASAF a rinunciare agli attacchi a bassa quota, essendo questi troppo costosi, mentre quelli da 2.400 metri si erano dimostrati troppo imprecisi⁴⁵. Sino a marzo inoltrato, la distanza fra le basi dei cacciabombardieri alleati e la zona di Capo Bon aveva costretto le NAAF ad attaccare i convogli solo con bombardieri medi e caccia bombardieri P-38 a lunga autonomia. I "bicoda" erano effettivamente micidiali contro il naviglio, ma si trovavano in difficoltà appena dovevano misurarsi con scorte formate da Messerschmitt Bf.109 G6 e da Macchi 202. I P-38 trovavano minori difficoltà quando dovevano affrontare scorte costituite da caccia bimotori, bombardieri ed idrovolanti. Scorte efficaci contro aerosiluranti, navi e sommergibili, ma incapaci di sostenere un

un combattimento aereo era universalmente nota³⁹. Mentre le scorte sulle tratte più pericolose erano riservate ai caccia più veloci e moderni, capaci di sostenere i combattimenti contro gli aerei alleati⁴⁰. Il sempre più frequente ricorso ai reparti della caccia per le scorte aveva però diminuito il numero delle loro operazioni offensive sul fronte tunisino. Già alla fine di dicembre il generale Fougier aveva respinto la richiesta del Comando Supremo di trasferire altri reparti caccia della Regia Aeronautica in Tunisia, dichiarando che invece occorre per la difesa del territorio nazionale⁴¹. Compito

39 Studio Operativo allegato al foglio 1B/3679 del 31-2-43/XXI, vedi: Mattesini e Cermelli, "Le Direttive Operative di Superaereo", Vol. 2°, II Tomo, p.577. Il generale Duilio Fanali, ex CSM della Aeronautica Militare, nonché valente pilota di guerra definì i leggeri bimotori Caproni della serie Ca.310, 314, discreti executives oppure addestratori, ma non aerei da guerra (Intervista dell'A. col gen Duilio Fanali, Roma 1983).

40 Santoro G. op. cit. p. 446. L'opera del Santoro offre una ampia disamina del problema delle scorte aeree ai convogli navali.

41 Civoli M. op. cit. p.81.

42 Mattesini e Cermelli, op. cit. Vol.2° II Tomo, p.564.

43 Santoni A. e Mattesini F., op. cit. p.354.

44 Craven & Cate, op. cit. vol. II, p.185.

45 Craven & Cate, op. cit. vol.II, p. 186.

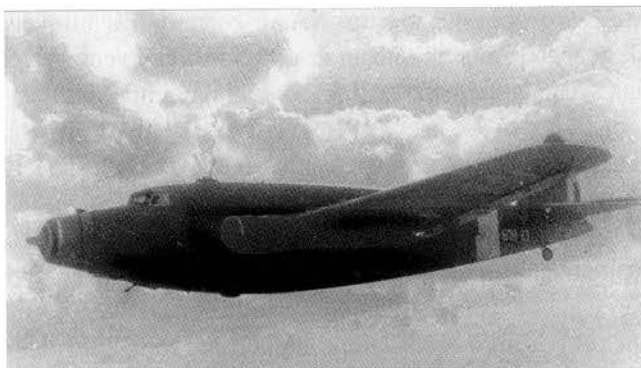
combattimento contro i manovrieri e bene armati Lightning.

Alle 14,35 del 21 febbraio B-25 del 310th BG scortati da diciotto P-38 attaccarono 20 miglia a sud ovest di Marettino la petroliera germanica THORSHEIMER con a bordo 13.000 tonn. di benzina, scortata dalle torpediniere ORIONE, PEGASO ed ANIMOSO. Data l'enorme importanza del carico, al momento di lasciare Trapani al convoglio era stata aggiunta una scorta di dieci bimotori della Luftwaffe e quattro Cant. Z 506 italiani. I piloti americani, che avevano dovuto fare i conti soprattutto con i pezzi contraerei delle navi, riferirono di avere affondato due unità di scorta, di avere centrato con due bombe da 500 libbre la THORSHEIMER, e di avere abbattuto due Ju.88 ed un Cant.Z 506. Le NAAF ammisero la perdita di un solo B-25 ad opera della contraerea. In realtà nessuna torpediniera fu affondata, e neppure la petroliera, che era stata solo danneggiata. Tuttavia quest'ultima fu ugualmente perduta col suo prezioso carico di carburante perché mentre rientrava a Trapani trainata da due rimorchiatori fu attaccata da aerosiluranti britannici. Le torpediniere rivendicarono la distruzione di due aerei mentre un terzo se lo attribuirono gli aerei di scorta⁴⁶. Se non fosse stato per gli aerosiluranti britannici, l'attacco al convoglio sarebbe stato quasi un fallimento. Nelle quattro settimane successive i risultati ottenuti dai bombardieri medi americani migliorarono solo di poco. Infatti le loro rivendicazioni furono limitate ad un trasporto, cinque motozattere Siebel, un Me.109, un Fw.190 ed un Cant.Z 506 a fronte della effettiva perdita di quattro B-25⁴⁷. Il 20 marzo ventuno B-25 e venticinque P-38 eseguirono un audace attacco a bassa quota contro le motonavi MARCO FOSCARINI e NICOLÒ TOMMASEO, scortate da torpediniere italiane ed aerei tedeschi. Il convoglio uscì senza danni dall'attacco, mentre due aerei americani furono abbattuti dalla torpediniera ANTARES ed un terzo fu abbattuto nel Mediterraneo dagli aerei della Luftwaffe⁴⁸.

Sino dalle prime azioni sul Canale di Sicilia, i piloti americani avevano constatato che i loro Lightning avevano all'incirca le stesse prestazioni dei Me.109. I due aerei avevano pressappoco lo stesso rateo di salita, la stessa velocità massima e la medesima manovrabilità. A tutto gas il P-38 superava il Messerschmitt di appena una dozzina di chilometri/ora. La sua manovrabilità era buona fra i 3.000 ed i 6.000 metri, ma a più alta quota era superato dal caccia tedesco, che disponeva anche di una più potente accelerazione.



Aeroporto di Caselle (Torino). Gruppo di piloti del 7° Gruppo C.T. poco prima del trasferimento del loro reparto in Tunisia. Pochi giorni dopo l'arrivo del Gruppo a Sfax, cinque dei suoi MC.202 furono distrutti a terra, mentre altri dieci furono danneggiati da una serie di attacchi aerei Alleati (pgc. Domenico Laiolo).



Un S.82 del SAS in volo nell'incerta luce del tramonto (collezione Ferdinando Pedriali).

46 Giorgerini Giorgio, "La guerra sul mare", Mondadori, Oscar Storia, marzo 2002, p. 551.

47 "History of the XII Air Force", Chapt. V p. 8-9, AFHRA, roll A-6202

48 Giorgerini Giorgio, "La guerra sul mare", Mondadori, Oscar Storia, marzo 2002, p. 555. Cfr. anche U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.



Aeroporto di Tunisi, 1943, dopo la fine delle battaglie, rottami di aerei tedeschi

Quest'ultima molto utile nei combattimenti aerei perché permetteva ai piloti tedeschi di disimpegnarsi facilmente dal teoricamente più veloce P-38⁴⁹.

Un buon esempio della situazione di equilibrio esistente sino all'incirca alla metà marzo fra le forze aeree di scorta e quelle attaccanti, è offerto dagli accaniti combattimenti aerei, innescati l'8 marzo dall'arrivo al largo di Biserta di un piccolo convoglio formato dai mercantili tedeschi KT 13 e KT 14 e dalla cisterna LABOR. A partire dalle ore 12.20 sulle tre navi si alternarono tre grosse scorte. La prima di sei Me.110, sei Ju.88 e dodici Me.109. La

seconda di trentuno Me.109 e sette Fw.190. La terza di dieci JU.88, undici Me.210, sedici Me.110, venti Me.109 e due MC.202. Le NAAF cercarono inutilmente di perforare lo schermo protettivo lanciando all'attacco prima un'ondata di venti Boston e ventuno fortezze volanti scortate da venticinque P-38, poi una seconda di quaranta P-38 scortati da trenta Spitfires. Mentre i pesanti bimotori tedeschi rimanevano sopra il convoglio per ostacolare l'azione dei bombardieri americani, i più agili Me.109, Fw.190 e MC.202 si erano lanciati contro i caccia, riuscendo a tenerli alla larga dalle navi. L'odissea del convoglio si era conclusa intorno alle 18.00, quando questo aveva raggiunto senza alcuna perdita le più sicure acque della rada di Biserta. Il successo dell'operazione era costato ai tedeschi un Me.110 e tre Me.109⁵⁰. Non conosciamo esattamente le perdite degli aerei alleati, ma - data la forza e qualità dei caccia di scorta - forse sono state pari a quelle tedesche. In ogni caso l'azione della NAAF fu un completo fallimento. Tuttavia osserviamo che per portare a destinazione un modesto convoglio di appena tre unità la Luftwaffe aveva messo in campo centouno aerei da combattimento, di cui settantadue caccia monomotori, ovvero una forza equivalente a circa il 12% di quella schierata nell'intero Mediterraneo⁵¹.

In quel mese le maggiori perdite di naviglio dell'Asse si verificavano nei porti. Infatti, fra l'8 ed il 31 marzo, aerei e sommergibili alleati affondarono in mare dieci navi mercantili e sette unità da guerra, mentre i bombardamenti aerei nei porti distrussero diciotto mercantili, sei navi militari e tredici motovelieri⁵².

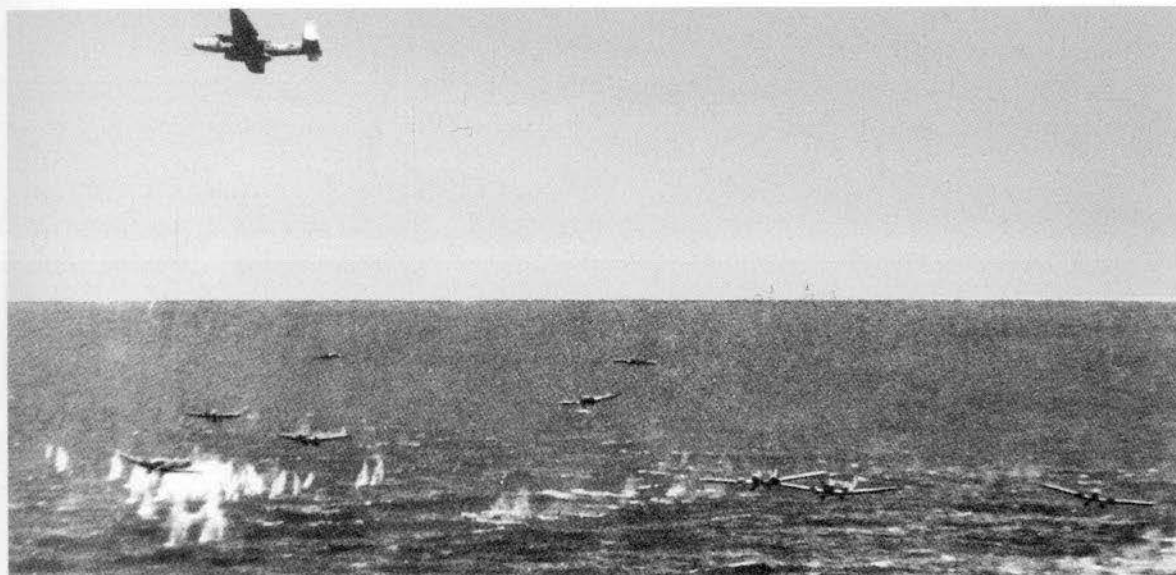
Le perdite relativamente modeste e tollerabili, sino ad allora subite dagli aeroconvogli per la Tunisia, aumentarono drammaticamente nella seconda metà di marzo. Appena l'8^a Armata riuscì a superare la linea del Mareth, la WDAF ebbe la possibilità di insediare i suoi caccia bombardieri su vasti campi nell'area del golfo di Gabes. La disponibilità di queste ottime basi avanzate consentì ai britannici di inviare numerose ed agguerrite pattuglie di Kittyhawk e Spitfires ad incrociare nella cruciale area compresa fra Capo Bon ed il golfo di Tunisi, dove venivano incanalati tutti gli aeroconvogli provenienti dalla Sicilia. Gli stessi reparti della WDAF estesero la loro minaccia anche ai convogli navali, che sino a quel momento avevano dovuto preoccuparsi solo degli attacchi dei bombardieri medi e dei P-38 della XII Air Force.

49 North West African Air Forces, Operations Bulletin No.3, p.5, AFHRA A-6192.

50 Borgiotti e Gori, op. cit., vol. II, p.230.

51 Secondo Murray W. (op. cit. p. 163) la forza della Luftwaffe nel Mediterraneo variò fra i 200 e 300 caccia ed i 200 e 300 bombardieri per tutto il periodo novembre 1942 - maggio 1943. Secondo nostre ricerche siamo del parere che il totale degli aerei da combattimento si aggirasse sugli 800 velivoli.

52 Giorgerini Giorgio, "La guerra sul mare", Mondadori, Oscar Storia, marzo 2002, p. 555.



Una formazione di Ju.52 volando a pelo dell'acqua cerca di sfuggire all'attacco di B-25 americani. Notare sulla superficie del mare gli spruzzi sollevati dalle raffiche di mitraglia.

Le operazioni aeronavali dell'Asse dal 1° marzo al 12 maggio 1943

Data la pratica impossibilità della Regia Marina di intervenire con le sue maggiori unità contro le linee di rifornimento alleate nel Mediterraneo, l'Asse non aveva altra risorsa che fare ricorso nella massima misura possibile a sommergibili, aerei e mezzi d'assalto per colpire le vie marittime di rifornimento del nemico onde alleggerire la sua pressione sul gruppo di armate assediato in Tunisia. Il 21 marzo la Kriegsmarine disponeva nel Mediterraneo di diciotto U-Boote, di cui sei in zona d'operazione ed il rimanente in fase di rientro alle basi, oppure ai lavori presso gli impianti portuali di Pola, La Spezia e Tolone⁵³. Tra il 1° febbraio ed il 19 maggio gli U-Boote avevano affondato undici navi mercantili e finalmente anche il mitico posamine veloce WELSHMAN, protagonista di numerose audaci crociere con le quali aveva rifornito Malta nei momenti più critici del suo lungo assedio⁵⁴. Il 6 aprile mezzi d'assalto della Marina italiana avevano tentato senza successo una azione contro il porto di Bona. Nello stesso mese erano fallite anche le azioni di guastatori nuotatori italiani contro il medesimo obiettivo, però l'8 maggio la serie degli insuccessi era stata spezzata da un eccellente colpo messo a segno da tre SLC (siluri a lenta corsa) della "*Squadriglia dell'Orsa Maggiore*". Partiti dalle stive del piroscafo OLTERRA, ancorato nella baia di Algeiras gli operatori dei mezzi d'assalto erano riusciti ad entrare nella rada di Gibilterra, minando ed affondando i trasporti CAMERATA (4.875 t.sl.), MAHSUD (7.540 t.sl.) e PAT HARRISON (7.500 t.sl.)⁵⁵.

In marzo gli aerosiluranti e bombardieri della Aeronautica Sardegna (in media una ventina di S.79 ed altrettanti Cant.Z 1007bis efficienti) eseguirono alcuni attacchi contro convogli navali, porti ed aeroporti dell'Algeria. L'11, otto S.79 del 105° Gruppo guidato dal capitano Urbano Mancini attaccarono un convoglio scortato da navi da guerra ed aerei da caccia in navigazione fra Bougie ed Algeri. Un aerosilurante fu abbattuto ed un secondo rientrò con gravi danni. Secondo i rapporti degli equipaggi rientrati, due siluri erano andati a segno, di cui uno su un piroscafo successivamente affondato, ma non si hanno sicuri riscon-

53 Santoni e Mattesini, op. cit. p. 337.

54 Brescia Maurizio, "U-Boote in Mediterraneo" in Storia Militare n.85 anno VIII ottobre 2000 e Santoni e Mattesini, op. cit. pp. 339, 342.

55 Bragadin Marc'Antonio op. cit. p.354.



Uno Ju.290 da trasporto trovato fra i rottami ai margini del campo di el-Aouina.

tri del successo rivendicato⁵⁶. Altri attacchi condotti dagli S.79 della Sardegna fra il 18 ed il 23 marzo non conseguirono alcun risultato, nonostante la perdita di un aereo ed i gravi danni riportati da altri due. Ottennero invece un solo, ma importante risultato gli attacchi aerosiluranti del 27 marzo. All'alba una formazione di sei S.79 aveva lanciato i suoi siluri contro navi all'ancora nella rada di Algeri, con la perdita di un aereo compensata - secondo i rapporti degli equipaggi - da tre presumibili centri su altrettanti mercantili. Nella stessa mattina, al largo di Pihlippeville, un convoglio fortemente scortato da aerei del Coastal Air Command fu attaccato da tre S.79 del 105° Gruppo e da altrettanti dell'89°. Per le pessime condizioni di visibilità le due pattuglie attaccarono separatamente. Quella del 105° condotta dal comandante del Gruppo, capitano Mancini - quantunque fortemente osteggiata dalla reazione avversaria - riuscì ugualmente a lanciare i propri siluri. Conclusa l'azione, mentre Mancini cercava di sottrarsi alla furibonda reazione dei caccia di scorta al convoglio, la sua radio aveva trasmesso un laconico messaggio: "*Eseguita missione, rientro*". Ma né lui né gli altri due gregari erano rientrati alla base. I tre S.79 dell'89° sopraggiunti nella medesima zona, poco dopo mezzogiorno, avvistarono un grosso piroscafo in fiamme e non molto lontano un aerosilurante capovolto con accanto un battellino di salvataggio su cui si notavano alcuni superstiti. In effetti i siluri degli S.79 di Mancini andarono a fondo il grosso trasporto EMPIRE ROWAN da 9.545 t.s.l.⁵⁷. Nel pomeriggio altri sei S.79 lanciarono i loro siluri contro un secondo convoglio, questa volta senza ottenere alcun affondamento nonostante gli equipaggi avessero rivendicato l'affondamento di due delle tre navi silurate⁵⁸. Da quest'ultima azione non rientrarono alla base altri due S.79, portando a sei le perdite registrate dai Gruppi 105° e 89° nella sola giornata del 27.

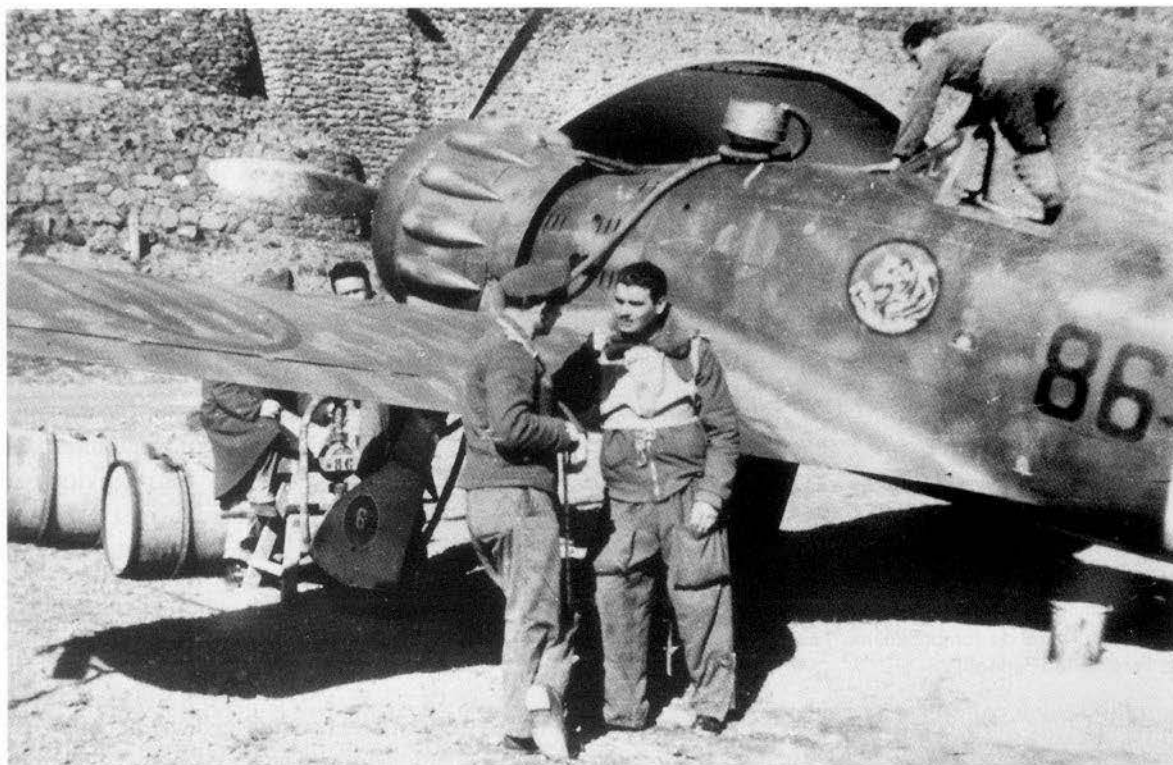
Nel periodo 18 - 27 marzo le missioni offensive dei Cant.Z 1007bis dell'Aeronautica Sardegna furono invece alquanto limitate (sei bombardamenti su diciassette sortite). Maggiore fu invece il numero delle loro ricognizioni strategiche a largo raggio e delle ricognizioni offensive antisommergibili (in totale settantasette)⁵⁹. Ovviamente, data la disparità fra le forze italiane e quelle tedesche, i risultati conseguiti in marzo dalla Luftflotte.2 furono nettamente superiori a quelli dell'Aviazione Sardegna. Gli aerosiluranti del KG.26 affondarono il trasporto truppe britannico da 19.141 t.s.l. WINDSOR CASTLE e la motonave

56 Nessun affondamento secondo la tabella delle Operazioni dell'Asse nel Mediterraneo Occidentale marzo - maggio 1943, riportata in: Santoni e Mattesini, op. cit. p.339. Mentre alla data 11 marzo 1943, è segnalato un piroscafo affondato nell'elenco trasmesso dalla Regia Aeronautica alla sezione dell'Intelligence Alleata incaricata di stendere un rapporto sulle attività dell'aviazione italiana dalla sue origini sino al 1945. AFHRA A-6084, fr. 0737.

57 Santoni e Mattesini, op. cit. p.339 e Arena N. op. cit. Vol.IV p. 332.

58 Santoni e Mattesini, op. cit. p.339

59 Arena N. op. cit. Vol.IV p. 330.



Mancando aerei più moderni, le scorte venivano integrate da MC.200, fra cui quelli del 12° Gr. Caccia Autonomo di base a Sciacca e del 3° Gruppo Caccia di base a Chinisia. I MC.200 facevano scalo sugli aeroporti della Tunisia e di Pantelleria (nell'immagine).

olandese PRINS WILLEM III, danneggiando inoltre la petroliera norvegese GARONNE, e distruggendo entro il porto di Algeri il piroscafo britannico EMPIRE STANDARD, colpito con motobombe italiane FFF lanciate da quattordici Ju.88 del II/KG.30. L'insieme di questi successi costò alla Luftflotte.2 la perdita di soli quattro aerei⁶⁰.

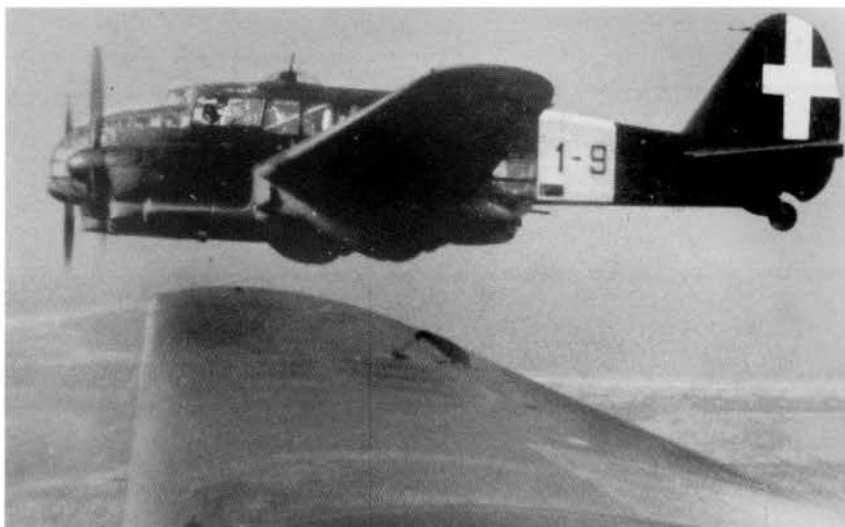
Le perdite ed i danni subiti nel mese di marzo avevano pesantemente ridotto la capacità offensiva dei reparti aerosiluranti della Sardegna, la cui forza complessiva era però sempre stata troppo esigua in rapporto alle esigenze, anche dopo l'arrivo nell'isola della 205ª Squadriglia del 41° Gruppo Autonomo. Un reparto particolarmente sfortunato, che in una delle prime missioni, nella notte sul 6 aprile perse l'S.79 del suo comandante, capitano Ernesto Brambilla, abbattuto da Hurricanes del No.253 Squadron della RAF insieme agli altri tre velivoli della sua pattuglia, prima di avere lanciato un solo siluro contro un convoglio alleato⁶¹. In totale nel mese di aprile gli aerosiluranti della Sardegna eseguirono sedici sortite, perdendo sei S.79, ovvero un agghiacciante 37,5% degli aerei impiegati, senza inoltre mettere all'attivo alcun tangibile risultato.

La fortuna non fu troppo amica neppure del II Fliegerkorps, che aveva già dovuto distogliere parte dei suoi bombardieri dalla lotta al traffico marittimo per battere obiettivi terrestri in Tunisia, data l'urgenza di sostenere la resistenza della 1ª Armata Italiana in ritirata su Enfidaville dopo la durissima battaglia di Wadi Akarit (5-6 aprile).

La serie di attacchi sferrati in aprile dal II Fliegerkorps contro i convogli in navigazione e le navi entro i

⁶⁰ Santoni e Mattesini, op. cit. p.337.

⁶¹ RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", Ministry of Defence Air Historical Branch (RAF), AFHRA - 23356, p. 182. Cfr. anche Arena N. op. cit. Vol. IV p. 337. Il No.253 Squadron operava dall'aeroporto di Philippeville.



L'esigenza di scortare anche i convogli aerei, oltre a quella di proteggere il traffico marittimo, aveva costretto la Regia Aeronautica ad assegnare ai convogli navali nelle tratte meno battute dalla caccia nemica i leggeri bimotori Ca.313 e Ca.314, impropriamente classificati "aerei da combattimento", nonostante la loro scarsa capacità bellica (collezione Ferdinando Pedriali)..

desche. Come già accennato l'OKW aveva diramato un preciso ordine di tentare questa disperata impresa, che però non ebbe seguito sia per la mancanza di mezzi navali adatti sia di scorte per proteggerli durante la breve navigazione nel Canale di Sicilia. In complesso nel mese di maggio gli aerei della Luftflotte.2 eseguirono 321 sortite contro obiettivi vari in Algeria e Tunisia, con la perdita di diciannove aerei, in parte compensata dall'affondamento della petroliera BRITISH TRUST e del trasporto truppe EINPURA, che nella notte sul 1° maggio, andò a fondo con circa seicento dei mille militari britannici imbarcati⁶².

Sempre minore, per le già ricordate ragioni, l'attività dei bombardieri italiani in Sardegna, sebbene fossero nelle migliori condizioni per attaccare gli obiettivi del Nord Africa, data la loro relativa vicinanza. I Cant.Z 1007bis eseguirono un totale di quindici sortite, ripartite fra Orano, Bougie, Algeri, Philippeville e Bona. Azioni eseguite solo per tenere alta la bandiera, e con poche probabilità di ottenere risultati importanti, portando su alcuni porti nemici carichi bellici complessivamente irrilevanti⁶⁴. Nell'incursione eseguita nella notte del 12 maggio sul porto di Bona furono lanciate 30 bombe da 100 Kg, mentre nella notte successiva sul porto di Bougie furono lanciate appena 12 bombe da 100 Kg. Invece gli aerosiluranti S.79 della Sardegna dimostrarono maggiore capacità offensiva, attaccando nottetempo alcuni convogli. Secondo gli equipaggi degli S.79 erano stati messi a segno diversi siluri. Rivendicazioni per cui mancano conferme di origine anglo americana sia relative a navi affondate che danneggiate in quella circostanza.

In complesso, nonostante il suo forte impegno, l'aviazione dell'Asse non raggiunse nessuno dei suoi obiettivi. Non riuscì a sostenere la resistenza in Tunisia né ad impedire il potenziamento delle forze alleate nel Mediterraneo. Gli Alleati ammisero che le loro perdite navali per azione aerea nel periodo 8 novembre - 8 febbraio erano state pari all'1% delle unità in navigazione ed all'1,4% di quelle entro i porti. Perdite alle quali si era aggiunto un 2% di unità danneggiate⁶⁵. Né queste perdite aumentarono significativamente nei mesi successivi, poiché la difesa dei porti e dei convogli era ormai stata adeguatamente potenziata ed organizzata.

porti del Nord Africa, non fu particolarmente fruttuosa. I KG.30, KG.76 e KG.77 persero ventitré aerei per affondare un modesto LCI americano e infliggere alcuni danni al sommergibile TORBAY all'ancora nel porto di Algeri⁶². Nei primi giorni di maggio gli aerei del II Fliegerkorps furono obbligati a concentrare parte della loro attività per attaccare i mezzi navali alleati che pattugliavano le coste della Tunisia per impedire una eventuale evacuazione via mare di parte delle truppe italo te-

62 Il TORBAY fu colpito nella notte del 18 aprile. Cfr. Santoni e Mattesini, op. cit. p.341.

63 Santoni e Mattesini, op. cit. p.343.

64 Testimonianza all'A. del comandante Sanseverino

65 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 94.

Operazione Flax, la strage dei convogli aerei dell'Asse

La lungamente preparata "Operazione Flax" iniziò alle ore 06,30 del 5 aprile, quando una formazione di ventisei P-38 decollò per pattugliare le rotte solitamente seguite dagli aeroconvogli provenienti dalla Sicilia. L'orario e l'area da pattugliare erano state accuratamente stati scelti sulla base delle sistematiche osservazioni delle rotte e delle abitudini degli aeroconvogli dell'Asse, che raggiunge-



Su una pista tunisina un gruppo di specialisti cerca frettolosamente di rimettere in efficienza un S.82 danneggiato.

vano gli aeroporti dell'area Tunisi - Biserta. L'attesa dei Lightning non era stata a lungo delusa. Intorno alle 08,00 si erano presentati all'orizzonte, poche miglia a NE di Capo Bon, una sessantina di Ju.52 seguiti a distanza da venti Messerschmitt 109, quattro Ju.87, quattro Fw.190 ed un Fw.187, in parte occupati a scortare un convoglio composto da una dozzina di motonavi⁶⁶. I piloti americani si erano subito avventati sulla ghiotta preda strappandole consistenti brandelli, ma un boccone di tali dimensioni era troppo grosso anche per ventisei P-38. I piloti dei Lightning dichiararono che undici Ju.52, più una mezza dozzina di aerei di scorta erano andati a fare compagnia ai pesci del Mediterraneo⁶⁷. Quasi contemporaneamente, una formazione di B-25 aveva attaccato il convoglio navale colpendo un cacciatorpediniere mentre i caccia di scorta ai bimotori si erano avventati sugli aerei da trasporto aggiungendo alle vittorie rivendicate dai P-38 altri quindici velivoli, fra cui sette Ju.52. Ma la giornata era appena iniziata. Diciotto B-17 avevano butterato con centinaia di bombe a frammentazione da 20 libbre l'aeroporto di Sidi Ahmed (Biserta), mentre altri ventitré B-17 avevano riservato lo stesso trattamento a quello di el-Aouina (Tunisi), dove un aeroconvoglio del SAS composto da cinque G.12 ed undici S.82 era stato sorpreso in fase di atterraggio. La pioggia di bombe da 20 libbre aveva distrutto tre Fiat G.12 e due S.82⁶⁸. Contemporaneamente, onde creare una diversione e fornire copertura agli attacchi dei B-17, più di ottanta Spitfires del 242 Group avevano spazzato in lungo ed in largo l'area Tunisi - Biserta. Il colpo più distruttivo era però stato sferrato dalle forze del bombardamento strategico. Queste avevano attaccato gli aeroporti della Sicilia Occidentale onde distruggere a terra con un solo colpo i superstiti del primo aeroconvoglio, che erano scampati invertendo la rotta, insieme agli aerei da trasporto appena arrivati dalle basi del Sud Italia per formare un secondo convoglio ed ai caccia già pronti a spiccare il volo per fornire loro la scorta. L'operazione era stata iniziata intorno al mezzogiorno da una formazione di B-25 scortati da P-38, che aveva bombardato Borizzo, mentre un'altra formazione di B-17 stava picchiando duro su Bocca di Falco e Trapani Milo. Gli

⁶⁶ Craven & Cate, op. cit. vol.II, p. 189.

⁶⁷ Secondo "History of the Twelfth Air Force", Chapt. X, p.4, il giorno 5 aprile 1943, gli aerei Alleati non rientrati dall'Operazione Flax furono tre, più altri sei dispersi. Dati che non combinano con quelli del NATAF Int/Opsum No.35 del 6/4/43 (perdite 5 Spitfires RAF, 1 Spitfire e 1 B-25 XII ASC).

⁶⁸ Civoli M. op. cit. p. 96. Tre G.12 ed un solo S.82 distrutti secondo Brotzu E, G. Cosolo "Gli aerei italiani della 2ª Guerra Mondiale", Trasporto, Bizzarri, Roma. 1976. vol. 9, p. 28.



Un Fw.200 "Condor" di una Transportstaffeln in transito su un aeroporto italiano (collezione Ferdinando Pedriali).

americani ammisero la perdita di due B-25, abbattuti in mare dalla caccia nei pressi delle Egadi, rivendicando però la distruzione di sei Me.109, mentre in realtà la loro formazione era stata affrontata da FW.190 dello 4.JG/27, che alla rivendicazione di tre bombardieri, aggiunsero anche tre Lightning di scorta, tutti abbattuti fra le 12,45 e le 12,50 in una zona di mare fra le isole di Levanzo e Marettino⁶⁹. Un altro paio di raids effettuato nel pomeriggio dai P-38 aveva trovato il Canale di Sicilia completamente sgombro di aerei dell'Asse. Alla fine della giornata il quartier generale della NASAF aveva trionfalmente annunciato che nel primo giorno dell'Operazione Flax, quaranta fra trasporti ed aerei di scorta era stati distrutti in aria e centodiciotto a terra su vari aeroporti, ammettendo la perdita di soli nove velivoli americani, di cui sei dispersi⁷⁰. Una stima addirittura inferiore alla realtà, infatti, per ammissione dell'OKL a Trapani, due successivi attacchi dei B-17 distrussero quattordici aerei germanici, in maggioranza Ju.52, e ne danneggiarono altri settanta, mentre gli attacchi sugli altri aeroporti siciliani distrussero dieci Ju.52 e ne danneggiarono cinquanta⁷¹. Il 5 aprile fu veramente una giornata catastrofica, da cui la flotta da aerotrasporto dell'Asse (circa 330 velivoli efficienti) uscì praticamente dimezzata. Fra aerei colpiti a terra ed altri in volo, gli italo tedeschi avevano avuto trenta plurimotori da trasporto distrutti, più una ottantina danneggiati⁷².

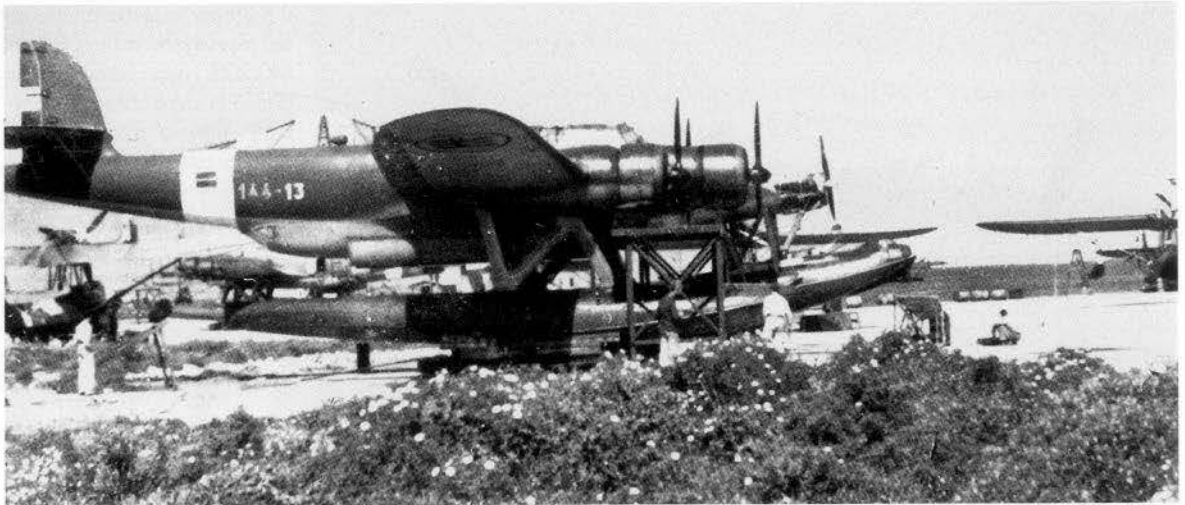
Ai gruppi da trasporto italiani e tedeschi occorsero un paio di giorni prima di riordinarsi ed affrontare nuovamente - questa volta con una assai più robusta scorta caccia - le "forche caudine" del Canale di Sicilia. L'8 aprile cinquantadue Ju.52 riuscirono miracolosamente a passare indenni portando a destinazione 65.300 litri di carburante. Ma fu l'ultima volta che i trasporti tedeschi ottennero un tale successo. La situazione infatti peggiorò appena la WDAF ebbe completato lo spostamento di gran parte dei propri squadrons di Spitfires e Kittyhawks sui campi della zona di Susa (Sousse) occupati dall'8ª Armata subito dopo la ritirata degli italo tedeschi sulla linea di Enfidaville. Grazie alla posizione avanzata dei loro campi ed all'attiva assistenza delle stazioni radar campali, gli aerei britannici cominciarono subito a rendere molto più ermetico il blocco del traffico marittimo ed aereo nella zona di mare attorno alla penisola di Capo Bon. Il 10 aprile quattro squadriglie di Kittyhawks dello Wing No.7 (South African Force) intercettarono due aeroconvogli della forza complessiva di settantotto Ju.52 e quarantuno velivoli di altri tipi. Sopravva-

69 O.K.L Fighter Claims BA-MA 35 mm microfilms, 5 April 1943.

70 NATAF Int/Opsum AI 202, 6/4/43 (AFRHA A-6011).

71 Prien Jochen, Jagdgeschwader 53, cit. p.563.

72 Secondo Arena N. (op. cit. p.117) i gruppi da trasporto italiani ebbero 28 perdite, fra aerei distrutti e danneggiati..



Cant.Z 506 della 144^a Squadriglia. Questo tipo di aereo fu attivamente impiegato che nelle scorte dei convogli navali, anche nel recupero dei naufraghi e piloti caduti in mare durante le operazioni sul Canale di Sicilia.

lutando i loro successi, i piloti sudafricani si attribuirono la distruzione di quaranta Ju.52, tre Ju.88 e dieci caccia, mentre i piloti dei P-38 - che avevano intercettato nella zona Biserta Tunisi un'altra formazione quasi prossima all'atterraggio - contennero le loro rivendicazioni ad "appena" venti trasporti e otto caccia, fra Me.109 e Macchi MC.200. A questo già ricco carniere il Quartiere Generale della XII Air Force aggiunse altri venticinque aerei, di cui ventuno trasporti e quattro caccia, rivendicati da una formazione di B-25 e dai relativi caccia di scorta, che secondo gli ordini avrebbe dovuto attaccare natanti eventualmente intercettati nelle acque di Capo Bon. L'intercettazione del primo aeroconvoglio era avvenuta casualmente alle 08,45 in un punto al largo della costa tunisina. Vi era stati coinvolti venti aerei del SAS (otto SM.82 del 44° Stormo, dieci S.82 del 45° Stormo e due SM 75 dei Nuclei Ala Littoria e LATI) scortati da cinque caccia MC.200. Purtroppo la scorta era troppo esigua, inoltre - come ricorda un pilota dei Macchi 200 - con questo tipo di caccia *"c'era poco da fare contro gli aerei alleati"*⁷³. Relativamente poco infastiditi dagli antiquati MC.200, gli americani avevano abbattuto dieci trasporti. Sei S.82 si erano infilati in mare con la conseguente perdita totale di equipaggi e passeggeri, mentre ad altri due S.82 ed ai due S.75 era andata un po' meglio avendo essi potuto effettuare ammaraggi più o meno fortunati, seppure accusando alcune perdite fra le persone trasportate⁷⁴. Grazie alla vicinanza della costa, personale e passeggeri sopravvissuti agli ammaraggi erano stati recuperati da MAS italiani⁷⁵. Il sottotenente pilota Giovanni Ginevro, secondo pilota sull'S.82 del tenente Fabbricini - uno dei dieci fortunati trasporti sopravvissuti pressoché indenni al micidiale attacco - racconta: *"la formazione procedeva verso la sua destinazione volando a pelo d'acqua, non più di 100 metri sopra le onde, quando fummo attaccati da aerei, per la maggiore parte Lightning, che si presentarono di coda mettendosi a sparare già dalla distanza di 500 metri, ovvero assolutamente fuori*

73 Testimonianza all'A. del serg. pilota Pietro Cesti, settembre 2001.

74 La scomparsa in mare di tanti aviatori e militari creò problemi alle loro famiglie, perché i loro nomi non potevano essere subito inseriti negli elenchi di coloro la cui morte o prigionia era accertata legalmente. La loro morte veniva riconosciuta solo tre mesi dalla data di segnalazione della scomparsa e quando altre indagini erano risultate infruttuose. Fra il personale del 44° Stormo Trasporti scomparso in mare il 10 aprile, vi era pure il maresciallo pilota Attilio Gancuza della 608^a Squadriglia, 149° Gruppo, la cui morte fu riconosciuta ufficialmente il 7 ottobre 1943 (cfr. Verbale n.2868, 7 ottobre 1943 Ente Assistenza ed Amministrazione Famiglie personale militare e civile dell'Aeronautica, in copia all'Ufficio Leva Città di Vigevano). Circa il numero dei velivoli perduti il 10 aprile cfr.: Civoli M. op. cit. p. 96 e Brotzu E, G. Cosolo, op. cit. vol. 9, p. 28. Fra gli autori esistono alcune minime differenze circa le perdite. Civoli registra un S.82 ed un SM.75 in più di Brotzu e Cosolo.

75 Civoli M. op. cit. p. 96.



Il P-38 pur essendo più veloce dei Messerschmitt Bf.109 e dei MC.202, non poteva impegnarsi in combattimenti manovrati. Tuttavia disponendo di forte accelerazione e potente armamento era un temibilissimo avversario.

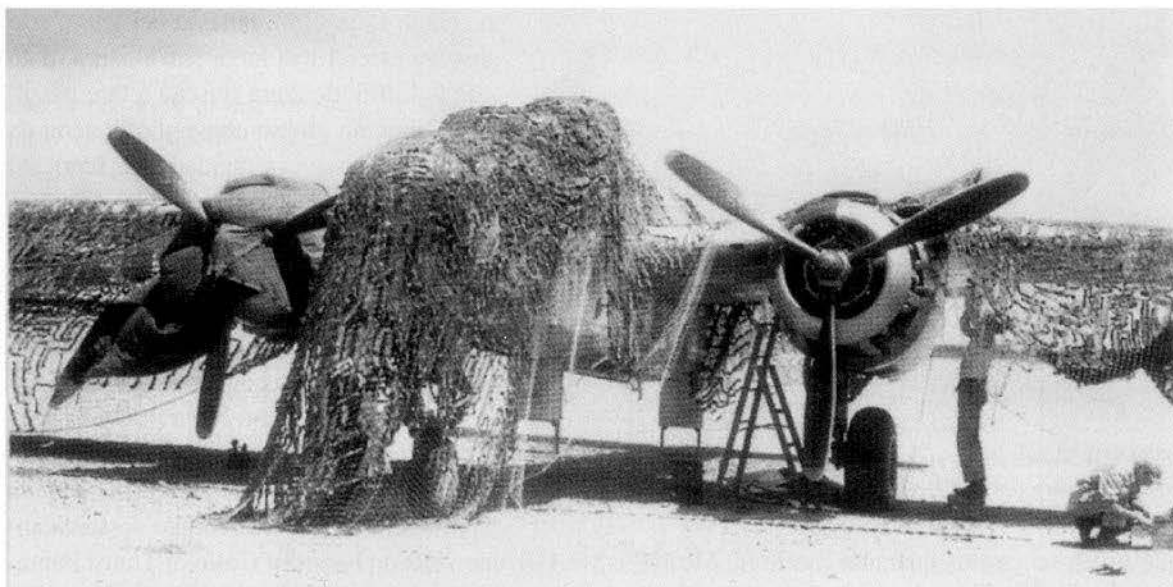
dal raggio d'azione delle nostre 12,7, la cui portata utile non superava i 200 metri. Comunque - prosegue Ginevro - quantunque ci fossimo riuniti in formazione serrata, la nostra reazione fu scarsa perché, dopo poche raffiche, parecchie nostre mitragliatrici si incepparono. Fortunatamente per noi i caccia nemici non fecero più di una passata⁷⁶. Per inciso, l'aereo di Ginevro trasportava una trentina di bersaglieri con i loro fucili '91 e mitragliatori Breda, mentre su altri velivoli erano stati sistemati fusti di carburante. Appena scaricato il materiale ad el-Aouina (Tunisi) i dieci S.82 superstiti erano rientrati a Castelvetro, da cui erano ripartiti all'indomani per ripetere la traversata. Infatti, nella mattina del 13, Ginevro decollò nuovamente diretto a Tunisi, ma appena superata la costa siciliana uno dei motori del suo S.82 prese fuoco, costringendo l'equipaggio ad un bagno fuori programma. Però, grazie ad un perfetto ammaraggio l'apparecchio subì pochi danni rimanendo a galla abbastanza tempo da consentire ad un mezzo della Marina di effettuarne il recupero⁷⁷.

Il 13 fu un altro giorno nero per il SAS, che ebbe undici S.82 distrutti e quattro danneggiati durante un bombardamento dell'aeroporto di Castelvetro. Il 16, altri quattro S.82 furono abbattuti e quattro danneggiati tra capo Mustafà e Capo Bon mentre temerariamente procedevano verso Tunisi senza scorta, avendo fallito l'appuntamento con i caccia di Pantelleria⁷⁸. L'incidente provocò una immediata inchiesta di Superaereo. Il comandante dell'Aeronautica Sicilia, generale Monti, responsabile delle scorte aeree riferì telegraficamente che, secondo gli accordi col comando del SAS di Sciacca, i velivoli da trasporto avrebbero dovuto passare su Pantelleria per rilevare cinque MC.200 di scorta. Invece sull'isola si era presentato un solo G.12 - poi risultato essere l'ultimo aereo della formazione - che subito si era allontanato verso nord ovest. I Macchi erano immediatamente decollati, eseguendo subito un ampio giro, ma non avvistando nulla, si erano lanciati all'inseguimento del convoglio lungo la rotta prevista. Giunti sul golfo di Tunisi i piloti avevano avuto l'amara sorpresa di avvistare tre S.82 che galleggiavano sul mare con gente accovacciata sopra le ali. Monti pertanto avisò Superaereo che *"mancato appuntamento est da ascrivere at inosservanza ad accordi presi da parte velivoli trasporto et inoltre che unico G.12 inviato Pantelleria"*

76 Testimonianza all'A. dell'allora sottotenente pilota Giovanni Ginevro del 149° Gruppo, 608ª Squadriglia Trasporti, Casale Monferrato, 24 marzo 2002.

77 Testimonianza all'A. e documenti di volo del sottotenente pilota Giovanni Ginevro.

78 Brotzu E, G. Cosolo, op. cit. vol. 9, p. 28. Civoli M., op. cit. p. 101. Non è chiaro perché agli aerei da trasporto non fosse stato ordinato di rientrare quando falliva l'appuntamento con la caccia di scorta (N.d.A.).



Algeria inverno 1942-43. Un B-25 del 310th B.G. protetto da reti mimetiche.

*per rilevare scorta chiudeva formazione anziché aprirla*⁷⁹. Giuste osservazioni, che però non spiegavano i motivi per cui erano falliti i collegamenti in radiotelegrafia fra gli aerei da trasporto, la base di Pantelleria ed i caccia in volo. Fallimenti derivanti dal mediocre livello tecnico e qualitativo che affliggeva gli autarchici impianti radio installati sugli aerei italiani, ed in particolare i radiotelefonici Allocchio Bacchini modello B.30, montati sui caccia, che, oltre a funzionare male avevano scarsa portata⁸⁰.

A partire dal 16 aprile, la situazione degli aerotrasporti divenne ancora più seria per l'ulteriore spostamento dei caccia della WDAF sui campi a nord di Susa. La concentrazione in questa ristretta area dell'intera massa degli Spitfires e dei Kittyhawk permise ai britannici di costituire gruppi di intercettazione formati da non meno di tre squadrons di Kittyhawks ed uno di Spitfires⁸¹. Con tali forze i gruppi d'intercettazione avevano la possibilità di soverchiare numericamente qualsiasi scorta organizzata dai reparti dell'Asse.

Secondo un rapporto alleato, all'inizio i risultati delle crociere della WDAF furono insoddisfacenti⁸². Il 17 aprile, la caccia italiana riuscì a prendersi una piccola rivincita a spese di uno dei più micidiali reparti caccia impegnati nell'*Operazione Flax*. Tre MC.202 del 151° Gruppo non si lasciarono intimidire da una ventina di Kittyhawks del 57th Fighter Group lanciati all'attacco di una piccola formazione navale, di cui essi dovevano garantire la scorta. Nonostante la presenza di Spitfires in quota e l'enorme inferiorità numerica, i piloti italiani avevano spedito due Kittyhawks a fare conoscenza delle acque marine, inoltre avevano centrato con parecchi proiettili da 12,7 mm. altri cinque caccia, senza riportare una sola perdita⁸³. Uno dei piloti dei Kittyhawks abbattuti fu recuperato all'indomani⁸⁴. Da parte loro gli americani rivendicarono la distruzione di un MC.202 e il danneggiamento di altri due⁸⁵.

Però all'indomani, 18 aprile, gli aeroconvogli tedeschi subirono una delle più tremende disfatte della campagna di Tunisia, che gli Alleati battezzarono "Il massacro del Giorno delle Palme". Forti formazioni di caccia della Western Desert Air Force avevano pattugliato per tutta la mattina il golfo di Tunisi e la pe-

79 Telegramma 0022164/S Aeronautica Sicilia a Supeaereo, in Civoli M. op. cit. p.102.

80 Testimonianza all'A. del conte Pierpaolo Paravicini, già tenente pilota del 155° Gruppo C.T.

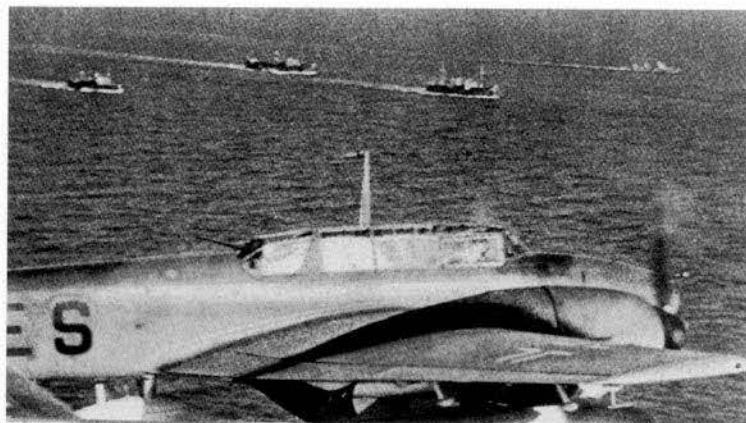
81 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 185.

82 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 185.

83 Tarantola, op. cit. p.146.

84 NATAF Int/Opsum AI 299, 19/4/43 (AFRHA A-6011).

85 NATAF Int/Opsum AI 293, 18/4/43 (AFRHA A-6011)



Me.110 di scorta ad un convoglio italo tedesco in navigazione nel Mediterraneo.

formazioni molto serrate sia per facilitare il lavoro dei caccia di scorta che per rendere più difficile quello degli attaccanti. Aveva inoltre ordinato che per evitare di essere individuati dai radiolocalizzatori avversari, sia gli apparecchi da trasporto che quelli della scorta dovevano tenersi sino alla partenza ad una quota assai bassa e che durante il sorvolo del Canale di Sicilia, mentre la caccia saliva alla quota più opportuna, i velivoli da trasporto dovevano abbassarsi a 80 - 100

metri sul livello del mare, ed eventualmente ancora di più in caso di attacco. Fougier ordinò che i convogli seguissero una nuova rotta, prima deviando verso occidente poi piegando verso Biserta, onde evitare la pericolosa zona di Capo Bon. Raccomandò inoltre di sfruttare al massimo la rete di radiolocalizzatori italiani e tedeschi per individuare le formazioni di aerei nemici e le loro rotte onde modificare di conseguenza quelle degli aereoconvogli⁹⁶.

Per fare fronte alla preoccupante penuria di carburanti che affliggeva le residue forze corazzate tedesche, la Luftwaffe fece un estremo tentativo organizzando per il 22 aprile due aereoconvogli, uno di Ju.52 ed un altro di ventuno grandi esamotori Me.323 ognuno con un carico di 10 tonnellate di benzina in latte e di altri materiali urgenti. Il giorno prima era fallito l'ultimo contrattacco tedesco nel settore di Mejez el-Bab ed i serbatoi dei superstiti carri armati della Panzer Armee di von Arnim erano quasi vuoti⁹⁷. Come era prevedibile i trasporti trovarono i caccia della Western Desert Air Force che li attendevano nei pressi della costa. I due convogli furono attaccati complessivamente da quattro squadrons di P-40 della SAAF e due squadrons e mezzo di Spitfires. Il convoglio degli Ju.52 passò senza perdite essendo era scortato da quasi un centinaio di caccia (MC.202 del 151° Gruppo Caccia del magg. Bernardino Serafini decollati da Pantelleria e Bf.109G del I e II/JG.53 levatisi dai loro campi della Tunisia) che svolsero un eccellente lavoro prima frustrando il tentativo degli Spitfire di impegnarli mentre i P-40 attaccavano gli Ju.52, poi attaccando a loro volta i Kittyhawks. Andò invece malissimo ai giganteschi Me.323, che furono tutti abbattuti in vista della costa non essendo stati tempestivamente raggiunti dai caccia tedeschi che avrebbero dovuto scortarli⁹⁸. Il combattimento attorno al convoglio degli Ju.52 era invece andato abbastanza male per i sudafricani. Infatti la WDAF ammise la perdita di quattro Kittyhawks, attribuendo tuttavia ai suoi piloti la distruzione di nove Me.109, un MC.202 ed un assai improbabile Re.2001⁹⁹. Lo JG.53 perse l'aereo del Lt. Liebig, che ferito in combattimento a sud di Ferryville si salvò col paracadute¹⁰⁰. Non conosciamo le perdite italiane.

In ogni caso le scorte degli aereoconvogli si stavano rivelando troppo deboli ed aleatorie per impedire il

96 "Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, SME Ufficio Storico, Roma, 1985, p.87. Le direttive Tecnico Operative di Superaereo, Vol.2° Il Tomo, p.708, SMA Ufficio Storico, Roma, 1992.

97 Nella riunione tenutasi il 20 aprile presso il Comando Supremo, Kesselring fece presente che all'indomani od al massimo due giorni dopo, le truppe tedesche in Tunisia non avrebbero più avuto benzina. Cfr.: Verbale della riunione tenuta dall'Eccellenza il Capo di Stato Maggiore Generale il 20 aprile 1943 - XXI, in "Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, SME Ufficio Storico, Roma, 1985.

98 Prien Jochen, "Jagdgeschwader 53, May 1942 - January 1944", p. 574.

99 NATAF Int/Opsum AI 330, 23/4/43 (AFRHA A-6011)

100 Prien Jochen, op. cit. p. 575.



Spitfires dello Squadron 145 (Wing 224) in volo presso Djerba nel marzo 1943. (IWM)

ripetersi di disastri. La perdita di tutti i ventuno Me.323 mise definitivamente fine all'esperimento di forzare il blocco con grandi convogli aerei alla luce del giorno, e convinse anche il testardo Luftransportführer, maggiore generale Ulrich Bucholz che l'unica possibilità rimasta era quella di inviare i rifornimenti di notte, con piccole e sparse formazioni avviate lungo rotte, che dovevano evitare con la massima cura i funesti paraggi di Capo Bon. Naturalmente l'intera traversata doveva essere effettuata a bassa quota per non fare localizzare i trasporti dai radar. Per ammissione dello stesso comando della XII Air Force, la nuova tattica creò molte difficoltà ai caccia notturni Beaufighters, che abitualmente pattugliavano il Canale di Sicilia lungo rotte accuratamente predeterminate. I loro equipaggi constatarono con disappunto che a bassa quota il rendimento dei radar Mark VI A.I. montati sui Beaufighters era assai scarso, pertanto era molto difficile ottenere successi. Qualche risultato poteva essere ottenuto entrando in contatto visivo con gli aerei da trasporto. Contatto che si poteva ottenere con relativa facilità in prossimità delle zone d'atterraggio esistenti nelle vicinanze della costa, verso le quali i trasporti erano obbligati a convergere ¹⁰¹.

Al pari del comando della Luftflotte. 2, anche il generale Fougier aveva ordinato al SAS di sospendere i voli diurni e di sfruttare al massimo le ore notturne, tuttavia queste direttive risultarono difficilmente applicabili ¹⁰². La loro esecuzione richiedeva equipaggi addestrati al volo notturno, ma sembra che all'epoca questi fossero abbastanza scarsi ¹⁰³. In ogni caso la situazione in Tunisia era rovinosamente precipitata. Il 30 aprile il Comando Aeronautica Tunisia aveva comunicato al SAS che in seguito ai continui attacchi sugli aeroporti ancora agibili era consigliabile che i velivoli da trasporto vi arrivassero sempre nelle ore notturne e che le loro soste non superassero i trenta minuti ¹⁰⁴. Nella stessa notte uno dei Beaufighters del No.153 Squadron, che partendo da Bona pattugliavano le meno usuali provenienze dalla Sardegna, smentì tutte le precedenti critiche mosse ai radar Mark VI A.I., e contemporaneamente deluse le speranze cir-

101 Twelfth Air Force, Southern Italian Campaign, Annex 12, Bulletins, September 1943, Part I, p. 12, AFHRA, A-34245.

102 Civoli M. op. cit. p.111.

103 Testimonianza all'A. dell'allora st. pil. Giovanni Ginevro, il quale fu inviato d'urgenza a prendere servizio come 2° pilota nel 149° Gruppo Trasporti senza avere completato la Scuola di Volo Notturno.

104 Civoli, op. cit. p. 114.



MC.202 della 168ª Squadriglia su un aeroporto del settore mediterraneo.



S.82 a Trapani Milo, un aeroporto che fu pesantemente bombardato, soprattutto nelle fasi finali della campagna in Tunisia, nell'ambito della Operazione Retribution.

ca la relativa sicurezza dei voli notturni a bassa quota. Favorito da una eccezionale visibilità, il micidiale caccia notturno ebbe la fortuna di incrociare ed abbattere cinque Ju.52 appartenenti ad un aereoconvoglio che stava volando una cinquantina di chilometri a sud della Sardegna¹⁰⁵.

Nonostante le enormi perdite causate dall'ormai completo controllo esercitato dall'aviazione alleata su tutte le rotte aeree e marittime, sia il Capo di Stato Maggiore Generale Ambrosio, che il comandante dell'OBS feldmaresciallo Kesslering avevano continuato ad impartire tassativi ordini affinché truppe di rincalzo fossero inviate in Tunisia per via aerea. Rinforzi ovviamente di poco aiuto perché i soldati arrivavano con le sole armi individuali, mentre quelle pesanti inviate via mare, il più delle volte finivano in fondo al canale di Sicilia. Inoltre alcune centinaia di complementi non bastavano per rimpiazzare le perdite delle tredici stremate divisioni italo tedesche, che con 130 carri armati e 500 cannoni e l'appoggio di un centinaio di aerei, dovevano sostenere l'urto di venti divisioni alleate a pieni organici con 1.300 carri armati, 1.500 cannoni e 3.500 aerei¹⁰⁶.

All'inizio di aprile la Luftwaffe aveva iniziato a ritirare dalla Tunisia parte dei suoi velivoli onde evitare eccessive perdite a terra, cominciando dagli Stukas e dagli aerei da ricognizio-

ne. Gli ultimi tentativi di operare con gli Stukas erano falliti con perdite disastrose causate dal forte contrasto della caccia alleata, pertanto la loro presenza era divenuta praticamente inutile¹⁰⁷.

A partire dal 20 aprile alcune aliquote di caccia Me.109 e di caccia bombardieri Fw.190 furono ritirate sui relativamente più sicuri aeroporti della Sicilia, dai quali però continuarono ad intervenire nella battaglia in corso, utilizzando serbatoi ausiliari¹⁰⁸.

Precedendo di alcuni giorni l'offensiva finale, l'aviazione alleata aveva attaccato tutti i campi ed anche le più piccole strisce d'atterraggio che si supponevano ancora utilizzate dalle forze dell'Asse. Dopo qualche giorno tedeschi ed italiani cominciarono a concentrare parte dei loro caccia nelle zone di Protville e Soliman, rafforzando la difesa aerea degli approdi marittimi e dei campi d'aviazione di Tunisi e Biserta¹⁰⁹. Ma la maggior parte dei reparti aerei italo tedeschi cominciò la ritirata sulle basi della Sicilia. Alla fine di aprile le forze aeree dell'Asse in Tunisia avevano cessato di avere una certa importanza nella battaglia in corso. Il 23 dello stesso mese la NATAF

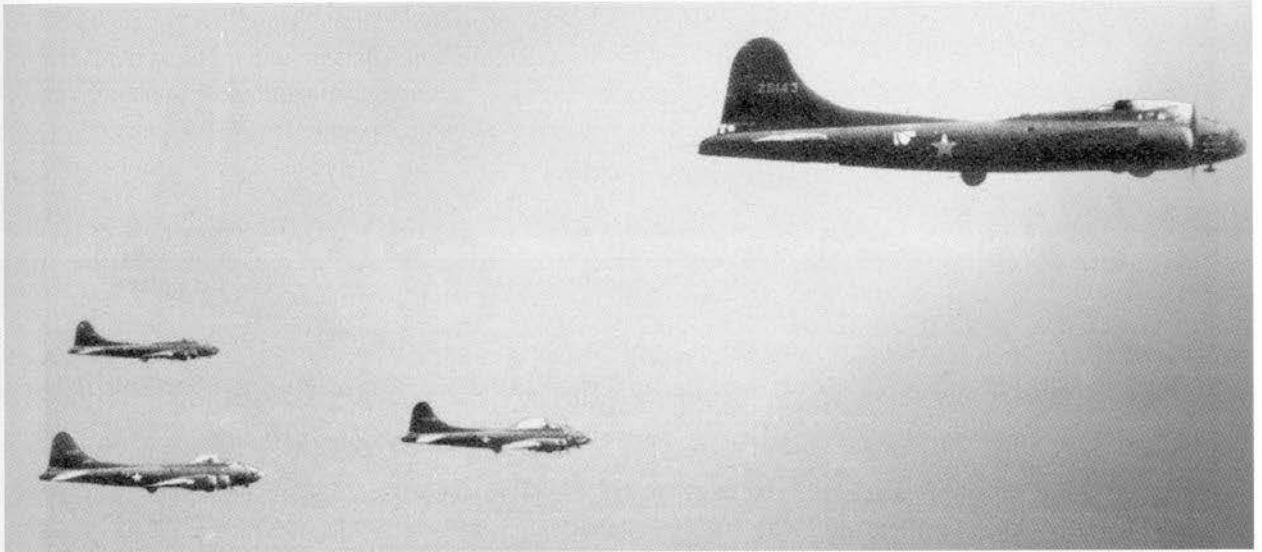
105 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.182.

106 Secondo una stima Alleata, al 7 maggio le forze aeree dell'Asse in Tunisia disponevano ancora di circa 200 aerei, ma conoscendo i problemi di manutenzione è difficile che la loro efficienza superasse il 50% (vedi Craven & Cate, op. cit. vol.II, p. 201).

107 Cfr.: RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.186.

108 Craven & Cate, op. cit. vol. II, p. 201.

109 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.186.



I bombardamenti con bombe a frammentazione da 20 libbre dei B-17 della XII A.F. sugli aeroporti di Sidi Ahmed (Biserta) ed El-Aouina (Tunisi) distrussero a terra numerosi aerei da trasporto italiani e tedeschi.

poteva già effettuare continui attacchi su truppe, depositi ed installazioni quasi senza essere disturbata da aerei nemici¹¹⁰. Il 1° maggio, in Tunisia erano rimasti all'incirca duecento aerei tedeschi, tutti caccia ed in gran parte inefficienti. Però nel giro di qualche giorno tutti quelli capaci di volare furono trasferiti in Sicilia¹¹¹.

Le già esigue forze del Comando Aeronautica Tunisia si erano nel frattempo ulteriormente ridotte. Il sergente Domenico Laiolo - un pilota da caccia la cui guerra contro gli Alleati finì solo nell'aprile 1945 - era ancora in Tunisia quando il contingente aereo italiano era ormai allo stremo: *"Alla fine d'aprile - ricorda Laiolo - tutte le squadriglie del mio Gruppo (il 7°) avevano (complessivamente) appena una ventina di MC.202 in grado di volare"*¹¹². Una memoria assai precisa, infatti al 30 aprile l'Aeronautica Tunisia disponeva effettivamente di appena diciotto MC.202 ed otto MC.200 efficienti¹¹³. Anche se in pochi, i caccia italiani continuarono a fare la loro parte. Lo stesso nemico definì *"fortissima"* e sostenuta da *"un supporto aereo di aumentata intensità"* la resistenza che il 24 aprile, le truppe della 1ª Armata italo tedesca stavano ancora opponendo all'8ª Armata britannica¹¹⁴. Tra il 23 ed il 26 aprile gli Ju.88 della Luftwaffe furono impegnati in centosessantotto sortite in campo tattico per sostenere l'estrema resistenza in Tunisia. Di conseguenze negli stessi giorni fu ridotta l'attività dei bombardieri tedeschi dei contro gli obiettivi marittimi. Però questo estremo tentativo non ottenne risultati decisivi¹¹⁵. La Regia Aeronautica fece il massimo consentito dalle sue scarse forze, mandando sulla Tunisia con tutti i Cant.Z.1007 e gli S.84 disponibili¹¹⁶. Quantunque generoso il suo contributo fu praticamente simbolico, poiché gli aerei in azione non superarono la dozzina. Invece l'aviazione alleata appoggiò le proprie truppe con una massa di azioni giornaliere, che superava ogni ragionevole termine di confronto con quelle avversarie. Nella sola giornata del 25 aprile, i suoi caccia e i caccia bombardieri eseguirono 771 sortite, mentre bombardieri medi ne effettuarono 174.

110 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.186.

111 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p.199.

112 "Memorie di Guerra" memoriale dattiloscritto inedito del sergente maggiore pilota Domenico Laiolo, copia nell'archivio dell'A, p. 102.

113 Commissione Italiana di Storia Militare "L'Italia in guerra - il quarto anno 1943", a cura di Romain H. Rainero, Roma 1994, p. 60 (contributo di Alegi G.).

114 NATAF Int/Opsum No54 AI354, 26/4, AFHRA A-6011.

115 Circa il numero delle sortite cfr. Santoni e Mattesini, op. cit. p. 341.

116 Commissione Italiana di Storia Militare "L'Italia in guerra - il quarto anno 1943", a cura di Romain H. Rainero, Roma 1994, p. 60 (contributo di Alegi G.).



Tunisi el-Aouina, marzo 1943, Fiat G.12 del SAS distrutto da attacco Alleato. (pgc. Giovanni Ginevro).



Tunisi el-Aouina, marzo 1943, Ca.133 sanitario, distrutto da attacco Alleato. (pgc. Giovanni Ginevro).

Le loro perdite furono però abbastanza elevate. Undici Spitfires, due Hurribombers, due P-39 e due A.20 non rientrarono alla base. Il numero degli Spitfires - solitamente impiegati nei combattimenti aerei - perduti nel corso della giornata dimostra quanto pugnaci fossero i loro avversari. Questi ultimi - secondo la NATAF - avrebbero perso nella giornata del 25, tre Me.109, due MC.202 ed un Fw.190¹¹⁷.

Il 29 aprile i piloti di quattro MC.202 del 151° Gruppo dimostrarono l'intatta aggressività della caccia italiana. Decollati da Pantelleria per scortare un piccolo convoglio, i piloti impegnarono combattimento con 36 bombardieri medi scortati da P-38. Secondo le rivendicazioni del 151°, un fulminea picchiata dei quattro MC.202 attraverso la formazione nemica con le armi in funzione causò la distruzione di tre prestigiosi Lockheed¹¹⁸. Alle 06,05 circa, lo stesso convoglio fu raggiunto anche dai Bf.109 del III/JG.53,

¹¹⁷ NATAF Int/Opsum No54 AI354, 26/4, AFHRA A-6011

¹¹⁸ Tarantola op. cit. p.146.



Il 13 aprile fu un giorno nero per il SAS, che ebbe undici S.82 distrutti e quattro danneggiati durante un bombardamento dell'aeroporto di Castelvetrano.

che rivendicarono l'abbattimento di altri tre P-38¹¹⁹. All'indomani sera, sette MC.202 del 151° Gruppo e cinque MC.205 del 1° Stormo affrontarono sopra il Golfo di Tunisi una grossa formazione di Kittyhawks e Spitfires della WDAF che stava attaccando un convoglio di motozattere Siebel e piccole motonavi. Gli agili Macchi assolsero in modo eccellente il loro compito abbattendo uno Spitfire e danneggiando un Kittyhawk. I piloti britannici riferirono invece di essere stati attaccati da una quindicina di aerei fra Me.109 e MC.202, che però loro avevano contrattaccato abbattendo un Me.109 ed un MC.202¹²⁰.

Non bastavano certo pochi marginali successi a capovolgere una situazione ogni giorno sempre più vicina al disastro. L'idea di una imminente sconfitta si era fatta luce anche nella mente di Mussolini, che il 30 aprile rivolse al suo amico Hitler un ennesimo appello di inusitata franchezza: *"Se non si risolve come più volte rappresentato, il problema aereo nel Mediterraneo inviando immediatamente forze aeree tali da controbilanciare la schiacciante superiorità aerea nemica, non è più possibile fare arrivare in Tunisi né una nave, sia da guerra sia da trasporto, né un aereo. Il che significa perdere subito la Tunisia senza potere nulla salvare. Anche i tentativi di trasporto con cacciatorpediniere sono destinati a fallire. Oggi sono stati perduti tre cacciatorpediniere, dei quali due carichi di truppe germaniche e uno carico di munizioni, in seguito a continui attacchi di grosse formazioni aeree nemiche, scortate da 70-120 aerei da caccia. Führer, la questione è di una urgenza assoluta. Le truppe in Tunisia si battono splendidamente, come lo stesso nemico è costretto ad ammettere, ma se non ci sarà possibile rifornirle, il loro destino è segnato"*¹²¹.

La drammatica mattanza cui si riferiva Mussolini era stata provocata dagli attacchi in massa sferrati il 30 aprile dalla Western Desert Air Force contro i cacciatorpediniere italiani LAMPO e PANCALDO

¹¹⁹ Prien Jochen, Jagdgeschwader 53, May 1942 – January 1994, p. 577. Secondo altra fonte i P-38 abbattuti dallo JG.53 sarebbero stati due (Cfr.: O.K.L. Fighter Claims, Chef für Ausz. und Disziplin, Luftwaffen-Personalamt L.P. (A). Cfr. Anche: Films & Supplementary Claims from Lists Mediterranean & Southern Front 1943 extracted from BA-MA 35-mm. micro-films.

¹²⁰ Tarantola op. cit. p.146. NATAF Int/Opsum AI 381, 30/4/43 (AFRHA A-6011).

¹²¹ Mussolini, *Opera Omnia* vol.XXXI, riportato da Deakin F. W. Op. cit. p.281.



Un B-25 abbattuto dalla contraerea dell'Asse.



I resti di un He.111 fotografati dagli Alleati nel maggio 1943 sul campo di El-Aouina.

giorno della resa, sebbene ogni carico di uomini e materiali servisse solo a prolungare l'agonia ed ad aumentare le perdite. La sera del 4 maggio gli aerei da trasporto italiani ancora in efficienza erano appena venticinque, e potevano contare su soli dodici caccia per la scorta diretta e quindici per quella indiretta.¹²⁴ L'ultimo aereoconvoglio italiano regolarmente organizzato partì alle 06,50 del 5 maggio da Gerbini con sei S.82 della 609^a Squadriglia Trasporti al comando del tenente pilota Fulvio Setti. Il carico era costituito da un reparto di bersaglieri e da materiali vari. Nel cielo di Sciacca alla formazione di Setti si erano uniti sedici MC.202 del 1° Stormo, ma appena superata la costa siciliana due S.82 erano stati costretti da avarie meccaniche ad atterrare a Sciacca. Alle 08,45, mentre la costa tunisina era già visibile, era stato avvistato un nugolo di caccia nemici in rapido avvicinamento. Setti aveva lanciato un razzo rosso per richiamare l'attenzione dei Macchi, indi aveva stretto la formazione per resistere all'imminente attacco col fuoco concentrato delle quattro Scotti 12,7 mm dorsali e delle otto SAFAT 7,7 mm laterali, che costituivano tutto l'armamento dei quattro trimotori. Il combattimento era cominciato male. Alla prima passata uno squadrone

ed il tedesco HERMES. Il LAMPO portava munizioni mentre gli altri due trasportavano truppe. I caccia bombardieri britannici avevano affondato nel Golfo di Tunisi le unità italiane e danneggiato gravemente quella tedesca. Quest'ultima, con un incendio a bordo, era stata costretta ad incagliarsi davanti a Kelibia per evitare l'affondamento. Ma era stato nuovamente ed implacabilmente bombardato anche il giorno successivo¹²². Del tutto inutile era stata l'accanita difesa dei tre C.T. fatta dai Bf.109 dei gruppi II/JG.27 e III/JG.53, che nonostante l'abbattimento di tre P-40 non avevano potuto impedirne la distruzione¹²³.

Neppure l'estremo intervento di Mussolini per convincere l'alleato tedesco a trovare una adeguata soluzione all'angosciante problema aereo aveva ormai la possibilità di modificare il destino delle truppe d'Africa. La loro sorte era stata praticamente suggellata alla fine di febbraio, quando - d'accordo con il Führer - il Duce aveva rifiutato persino di prendere in esame la loro ritirata dalla Tunisia. L'odissea dei Transportgeschwader e dei reparti del SAS era continuata senza soste sino al

122 NATAF Int/Opsum AI 391, 2/5/43, AFRHA A-6011

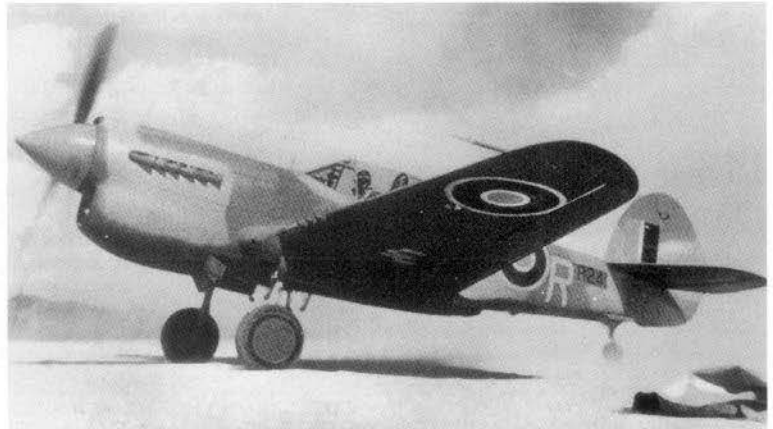
123 Prien Jochen, op. cit. p. 578. . O.K.L. Fighter Claims, Chef für Ausz. und Disziplin, Luftwaffen-Personalamt L.P. (A). Cfr. Anche: Films & Supplementary Claims from Lists Mediterranean & Southern Front 1943 extracted from BA-MA 35-mm. micro-films.30 april 1943.

124 Tarantola. op. cit. p.142.

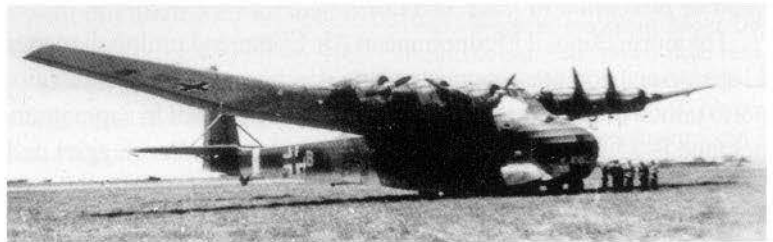
di P-38 aveva danneggiato due trimotori (s.ten. Camerini e ten. Rosci) costringendoli ad ammarare, contemporaneamente gli altri squadrons impegnavano i Macchi abbattendone due. I due S.82 superstiti avevano continuato a volare ala contro ala difendendosi strenuamente. La 12,7 dorsale di Setti si era momentaneamente inceppata, pertanto per lunghi interminabili secondi la sua difesa era rimasta affidata alle 7,7 laterali manovrate da due bersaglieri, improvvisatisi mitraglieri d'aviazione. Un'altra passata dei P-38 aveva dato il colpo di grazia al compagno di Setti (maresciallo Mascetti), costringendolo a cercare la salvezza nell'ammarraggio. L'S.82 di Setti aveva invece continuato a tenersi in volo, però con poche speranze di rimanervi a lungo dopo la perdita di un motore e numerosi squarci di palottola che stavano rapidamente svuotando i serbatoi. Per fortuna

erano arrivati in soccorso i Macchi superstiti, finalmente liberatisi dei P-38 che li avevano agganciati all'inizio del combattimento¹²⁵. Nonostante le precarie condizioni del suo S.82, Setti aveva ugualmente raggiunto la costa, atterrando alle 09,30 su una piccola spiaggia a SW di Capo Bon. L'animoso tenente era poi riuscito, attraverso varie peripezie, a raggiungere Tunisi, a trovare i mezzi per rimettere in efficienza il suo tartassato S.82 ed infine a riportarlo in Sicilia all'alba dell'8, dopo un avventuroso volo notturno, salvando da certa prigionia il suo equipaggio più alcuni alti ufficiali dell'Esercito e dell'Aeronautica¹²⁶. Nelle stesse ore l'ultimo velivolo da trasporto italiano era decollato con un sovraccarico eccezionale di passeggeri dall'aeroporto di el-Aouina, già circondato da truppe britanniche. Aiutato da alcuni specialisti il tenente pilota Crucioli, aveva rimesso fortunatamente in efficienza il suo SM.75 leggermente danneggiato da un bombardamento appena poche ore prima¹²⁷.

Nel frattempo anche la possibilità di formare scorte si era ridotta drammaticamente, soprattutto per la "l'esiguità numerica" dei caccia disponibili. Il 5 maggio, il comandante dell'Aeronautica Sicilia, generale Adriano Monti, avvertì Superaereo che, stante il grande numero di aerei nemici normalmente in attività sul Canale di Sicilia, trovava enormi difficoltà a formare adeguate scorte per i convogli navali ed aerei. Come



Il 21 aprile 1943 quattro squadrons di P-40 abbattono ventuno giganteschi Me.323, mentre due squadrons e mezzo di Spitfires impegnavano i MC.202 ed Bf.109 di scorta. Nell'immagine un Kittyhawk III - P-40 dello Squadron 260. (IWM).



Esamotore da trasporto Messerschmitt 323 Gigant, una delle prede più ambite e nello stesso tempo più facili per i caccia Alleati (collezione Ferdinando Pedriali)

¹²⁵ Secondo Tarantola, op. cit. p. 143, il 5 maggio, durante una scorta a velivoli trasporto i MC.202 del 153° Gr., piombati su una formazione di P-38 ne distrussero sette, più due probabili.

¹²⁶ Liroy Vincenzo, "Gloria senza allori", Associazione Culturale Aeronautica, Roma, seconda edizione, s.d., pp. 385 e segg. Per il coraggio e l'irriducibile iniziativa dimostrati nelle circostanze al tenente Fulvio Setti veniva concessa la Medaglia d'Oro al valore Militare.

¹²⁷ Civoli M. op. cit. p.118.



1943, Tunisia, P-38G Lightning del 95th Squadron, 82nd F.G., XII Air Force (USAF)

rimedio Monti suggerì di rinunciare a fronteggiare il nemico con *“sparate aliquote di apparecchi [...] per concentrare invece ogni disponibilità in saltuarie azioni di maggiore importanza (e) così dare (a queste) qualche possibilità di reale successo”*¹²⁸.

Tre giorni dopo, il Mediterranean Air Command ordinò di mettere fuori uso l'aeroporto di Pantelleria. L'operazione non presentava problemi perché a partire dal 6 maggio, gli aerei alleati disponibili per il supporto tattico delle truppe anglo americane erano ormai in soprannumero¹²⁹. Pertanto l'8 maggio, centoventicinque B-25 della XII A.F., centoventisei bombardieri leggeri della Western Desert Air Force e tredici P-38 armati di bombe, attaccarono in due ondate l'aeroporto di Pantelleria¹³⁰. I danni inflitti furono minimi, mentre uno dei P-40 di scorta fu abbattuto da una pattuglia di sei MC.202 decollata da Pantelleria, poco prima che la seconda ondata di bombardieri rendesse inagibile la pista. L'isola fu nuovamente bombardata nei giorni successivi, perché il comando alleato aveva deciso che l'aeroporto doveva essere messo fuori uso sino alla fine delle operazioni in Tunisia, onde impedire che fosse usato come base di reparti caccia eventualmente colà spostati per fornire copertura aerea ad un tentativo di evasione in massa delle truppe che ancora combattevano in Tunisia¹³¹. L'ipotesi non era del tutto infondata. Infatti, l'8 maggio, quando divenne ormai palese che la disfatta in Tunisia era solo questione di giorni se non di ore, l'Alto Comando della Wehrmacht ordinò di ritirare via mare “trentunomila soldati tedeschi e trentamila italiani”¹³². Per togliere un buon punto d'appoggio a questa ipotetica ritirata, nei quattro giorni seguenti la North African Tactical Air Force lanciò i suoi bombardieri pesanti e medi, seguiti da varie ondate di cacciabombardieri P-40 armati di bombe da 500 libbre, contro il campo d'aviazione ed il porto di Pantelleria. Gli attacchi, ripetuti anche due o tre volte al giorno, non scalfirono gli impianti in caverna, però distrussero cinque aerei e resero praticamente inagibile la pista costellandola con centinaia di grossi crateri¹³³.

Sempre per non lasciare alcuna via di scampo verso la Sicilia, nel pomeriggio dell'8 maggio, i Baltimores ed i caccia bombardieri della WDAF mantennero uno stretto controllo sul Golfo di Tunisi e sulle acque circostanti Capo Bon, dove scovarono e centrarono un piroscafo, quattro motozattere Siebel ed alcuni piccoli natanti, che stavano ostinatamente cercando di forzare il blocco. Nel frattempo altri cacciabombardieri erano andati alla ricerca di bersagli sui piccoli campi, dove nella notte si concentravano

128 Comando di Aeronautica della Sicilia, a Stato Maggiore della RA - Superaereo, Rep. SM -1 Uff. Operaz. Prot. N.022457/S del 5 maggio 1943. AUSSMA SL1-9.

129 RAF Narrative (First draft), “The North African Campaign November 1942 - May 1943”, p.188.

130 Int/Opsum No.67 AI 428,) 7 May, AFHRA A-6011.

131 Craven & Cate, op. cit. vol. II, p.199.

132 RAF Narrative (First draft), “The North African Campaign November 1942 - May 1943”, p.189.

133 Azioni su Pantelleria (quadro sinottico giornaliero) AUSSMA Cart. F1/2.

gli ultimi atterraggi e partenze degli aerei da trasporto alla luce di improvvisati sentieri luminosi.

Negli stessi giorni era iniziato l'assalto finale contro Tunisi e Biserta, sostenuto da bombardamenti aerei di violenza inusitata. Il 6 maggio, i bombardieri medi e leggeri della NATAF avevano eseguito più di 1.400 sortite colpendo i campi di Protville e La Sebala, e tutte le strade nei dintorni di Tunisi e Djedeida, mentre l'intera forza da bombardamento strategico della NASAF era stata mobilitata insieme ai B-24 della IX AF per battere senza risparmio i porti di Marsala, Trapani, Favignana e Reggio Calabria onde stroncare sul nascere qualsiasi operazione per salvare in extremis le truppe italo tedesche intrappolate in Tunisia¹³⁴. Il 7 era toccato al porto di Trapani, da cui era appena partito l'ultimo convoglio per la Tunisia. Il 9 era stato il turno degli aeroporti sardi di Villacidro, Elmas e Decimomannu, sui quali aveva fatto scalo una parte dei trasporti aerei, cui era stato tardivamente impartito l'ordine di evacuare specialisti ed ufficiali. Nello stesso giorno venivano colpiti i porti di Palermo e Messina. Il 10 toccava ai campi di Trapani Milo e Borizzo. L'11 a Marsala, San Michele e Catania. Quest'ultima città era stata colpita a buon mercato dai B-24 della IX AF, tutti rientrati alla base con solo lievi danni da schegge, mentre due giorni prima uno dei suoi quadrimotori era stato abbattuto ed altri erano rientrati con parecchi danni a seguito di uno scontro con diciotto caccia italiani (MC.202 del 153° Gruppo e MC.205 del 1° Stormo)¹³⁵. Mentre gli aerei da trasporto riuscivano a passare volando di notte - seppure a prezzo di qualche perdita causata dai caccia notturni Beaufighter - i convogli navali quasi più non riuscivano a forzare il blocco, sebbene fossero formati solo da mezzi veloci, motosiluranti e torpediniere. È indubbio che l'Operazione Retribution (Giudizio Finale) accuratamente preparata dai comandi alleati per interdire ogni scampo alle veterane truppe dell'Asse, stava per raggiungere il suo obiettivo.

Anche l'attività dei pochi caccia italo tedeschi rimasti in Tunisia era alle battute finali. Quelli italiani entrarono in combattimento per l'ultima volta il 6 maggio, contro aerei del 242 Group britannico, che rivendicarono la distruzione di un MC.202¹³⁶. L'odissea degli ultimi MC.202 ancora in linea viene così ricordata dal sergente pilota Domenico Laiolo: *"Ai primi di maggio, avevamo piantato le nostre tende al riparo di un fronzuto oliveto, molto lontano dal campo volo. Ormai il nemico non ci concedeva più un'ora di tregua, giorno e notte ci tormentava e qualche misero tentativo per contrastarlo si risolveva a nostro sfavore. Qualche MC.202 dello Stormo, per ragioni diverse, aveva già avuto l'ordine di lasciare la Tunisia. I due comandanti di Gruppo - maggiori Sforza e Molinari - peroravano presso il tenente colonnello Zappetta l'eventualità di salvare il salvabile anche se da Roma non giungevano ordini al riguardo. Il giorno 8 maggio subivamo l'ultima dura incursione. Fu allora che il comando del 7° Gruppo, a notte inoltrata riunì tutti i piloti rimasti, per comunicare che gli aerei in grado di volare, anche se un po' bucherellati, erano solo quattro. Per cui, esclusi il comandante di Stormo ed i comandanti di Gruppo, aveva deciso di effettuare il sorteggio onde assegnare i MC.202 per il rientro in Patria. La notizia ci ammutolì: sul volto dei presenti si scorgeva l'angoscia, nonché una velata rassegnazione, ma nessuna manifestazione isterica. La maturità e la consapevolezza del personale, in quella dannata ed inconsueta situazione*



Mercato di Soliman (Tunisia), aprile 1943. Sergente maggiore pilota Domenico Laiolo. Poco prima della resa, Laiolo rientrò dalla Tunisia portando un passeggero sul suo MC.202. Notare l'abbigliamento fuori ordinanza con il giubbotto da pilota in pelle, foderato di pelliccia (pgc. Domenico Laiolo).

134 "The Air Forces in World War II- Combat Chronology 1941 - 1945".

135 Tarantola, op. cit. p.143, Walker James W, op. cit. All'abbattimento del quadrimotore, il giorno 9, assistette il sergente maggiore Domenico Laiolo appena rientrato dalla Tunisia a bordo di un Macchi MC.202 del 7° Gruppo. (memoriale Laiolo pag. 108).

136 NATAF Int/opsum No 65 - AI 420 7 May, AFHRA A-6011.

rendevano meno gravoso il compito di chi doveva decidere". Laiolo fu il primo dei quattro piloti sorteggiati. Gli altri furono i capitani Visconti e Politi ed il tenente Lombardo. Poco prima dell'alba i quattro Macchi decollarono isolatamente, ognuno con il pilota seduto sulle ginocchia di un passeggero inserito nello stretto abitacolo eliminando il paracadute ed il battellino di salvataggio. *"Volando sul pelo dell'acqua - rammenta Laiolo - puntai su Pantelleria. Percorsi pochi chilometri, ombre scure si profilavano sul mare, erano motosiluranti od altro naviglio. Appena avvistarono la scia luminosa del mio scarico aprirono un nutrito fuoco di sbarramento. Ormai gli ero addosso, per cui puntai su uno scafo e lasciai partire una lunga raffica. Sforai la motosilurante, e sempre a pieno motore mi allontanai"*¹³⁷. Laiolo raggiunse Pantelleria, ma essendo questo campo inagibile a causa dei crateri provocati dai recenti bombardamenti, proseguì andando a posare le ruote del suo MC.202 su quello di Catania. All'indomani un quinto MC.202, sommariamente rimesso in efficienza dagli specialisti del 7° Gruppo, riuscì a decollare ed a raggiungere Catania - Fontanarossa pilotato dal sergente Marconcini seduto sulle ginocchia di uno specialista imbarcato come passeggero¹³⁸.



Elica in moto, ultimi controlli all'aereo ed al paracadute. Un comandante di una squadriglia di MC.202 sta preparandosi a decollare da una polverosa pista tunisina.

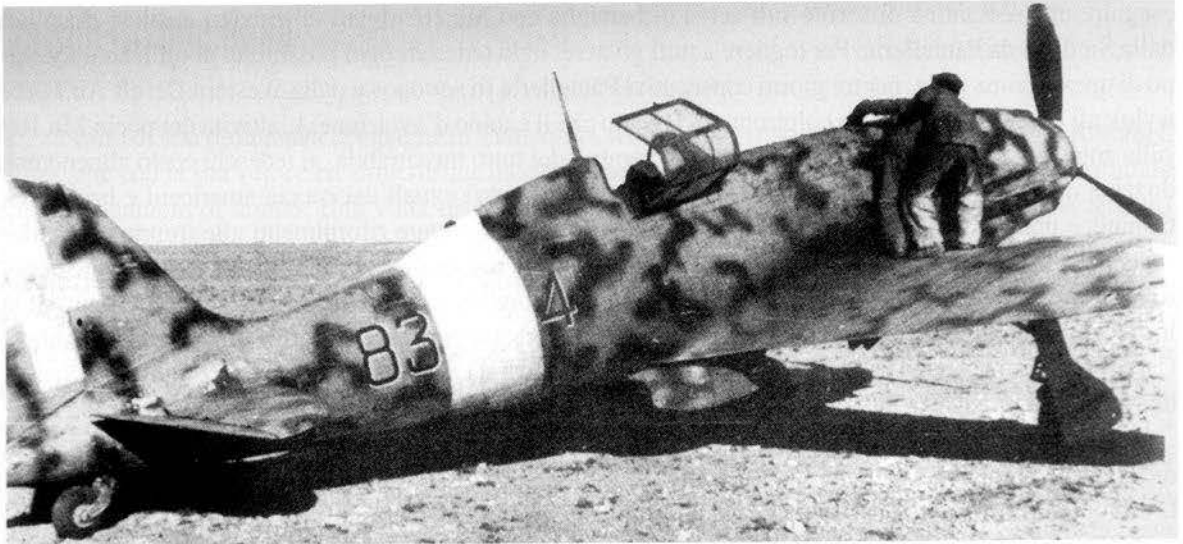
L'odissea degli ultimi Me.109 in Tunisia fu invece così rievocata dall'oberstleutenant Johannes Steinhoff, allora comandante del prestigioso dello Jagdgeschwader.77 e nel dopoguerra capo di stato maggiore della Luftwaffe: *L'ordine di ritirata arrivò all'ultimissimo minuto. La tragedia di Tunisi si avviava già verso la conclusione. Le truppe germaniche ed italiane, insieme ai resti del mio reparto stavano ammassandosi entro la stretta lingua di terra di Capo Bon, sulla via della loro prigionia. Durante quella notte, mentre l'anarchia aveva cominciato a diffondersi fra quella disperata moltitudine, noi ricevevamo il segnale. "Lo Jagdgeschwader.77 si trasferisca immediatamente in Sicilia". Fortunatamente*

*la mia precedente esperienza a Stalingrado e nella testa di ponte del Kuban mi avevano indotto a disporre anticipatamente, e senza che i miei superiori ne fossero a conoscenza, il trasferimento sull'isola (Sicilia) di quasi tutto il personale di terra e gli equipaggiamenti. Pertanto più che un trasferimento fu una veloce ritirata. L'8 maggio, i Messerschmitt del mio reparto atterrarono a Trapani. Erano bucherellati dalle pallottole e da giorni non erano stati riparati. Entro la fusoliera di ogni velivolo, un meccanico in ginocchio spuntava alle spalle del pilota, una posizione che aveva raggiunto con qualche difficoltà, strizzando attraverso il portello della radio. Senza paracadute e senza la speranza di fuggire dalla sua prigione in una emergenza, doveva confidare nella misericordia del suo destino e nell'abilità del suo pilota. Il resto del gruppo era decollato in circostanze drammatiche. Il cielo sopra Capo Bon era controllato da caccia alleati. Noi avevamo passato la notte accanto ad una piccola radura fiorita e verdeggiante. I nostri apparecchi potevano decollare solo negli intervalli in cui gli Spitfires e gli Kittyhawk si davano il cambio. Una volta in aria dovevamo cercare di fuggire volando appena sopra la cima degli alberi. Vi furono combattimenti e perdite, e le colonne di fumo degli aerei abbattuti segnarono il nostro percorso"*¹³⁹. Per inciso,

137 Laiolo Domenico, memoriale dattiloscritto inedito.

138 Testimonianza all'A. del serg. pil. Domenico Laiolo (Torino 2/3/2002. Il motorista era l'aviere scelto Baratta.

139 Steinhoff Johannes, "Messerschmitt over Sicily", (titolo originale "Die Strasse von Messina") , The Nautical & Aviation Publishing Co. of America, Baltimore, 1987, pp.24 - 25.



Tunisia. Alcuni specialisti al lavoro su un MC.202 della 83ª Squadriglia (18° Gruppo) (collezione Ferdinando Pedriali).

non uno della quarantina di Messerschmitt dello JG.77, che riuscirono superare lo sbarramento dei caccia alleati, poteva considerarsi in condizioni operative al momento dell'atterraggio a Trapani¹⁴⁰.

Il 6 maggio i B-26 si unirono ai cacciabombardieri della WDAF di pattuglia sul Canale di Sicilia per rendere ancora più stretto il blocco delle comunicazioni attorno all'ormai ristretta testa di ponte. I Marauders bombardarono prima un piccolo convoglio a Sud Ovest di Maretino, poi due mezzi da sbarco approdati sulla spiaggia di capo Bon, ed infine natanti ed aerei parcheggiati nei pressi di Cape Fortass, Zebib, Cap Serrat e Protville¹⁴¹. Il 6 maggio fu anche l'ultimo giorno in cui i caccia tedeschi si presentarono in forze nel tentativo di contenere almeno in parte le straripanti formazioni aeree alleate. Tuttavia dodici degli ultimi Messerschmitt ancora sul suolo tunisino iniziarono male la loro missione, poiché cominciarono a decollare nello stesso momento in cui sul loro campo passavano gli Spitfires del 72nd Squadron statunitense. Data la estremamente sfavorevole posizione tattica, la maggiore parte dei caccia tedeschi fu messa fuori combattimento mentre ancora stava facendo quota. Secondo le dichiarazioni dei piloti americani, cinque Me.109 furono sicuramente distrutti, uno fu probabilmente distrutto e tre danneggiati¹⁴². Un'altra dozzina di Messerschmitt ed un paio di Fw.190 furono distrutti dai P-40 e dagli Spitfires in una serie di combattimenti innescati dai caccia tedeschi, che cercavano di attaccare qualcuna delle numerose formazioni di bombardieri medi alleati in azione sulle ormai sconfitte truppe della Panzer Armee. Nella giornata del 6 gli americani persero uno Spitfire ed un Aircobra, i francesi un Leo 451 ed i reparti da bombardamento della WDAF un Baltimore ed un B.25. Aerei quasi tutti abbattuti dalla indomabile contraerea dell'Asse. La giornata densa di insuccessi convinse il comandante del Fliegerkorps Tunis, generale Karl Koechy, ad ordinare la ritirata generale in Sicilia di tutti i velivoli e del personale che era ancora possibile evacuare. I suoi aerei fuggirono all'incirca nelle stesse ore e con gli stessi stratagemmi messi in atto dagli aerei italiani. Sia gli uni che gli altri furono stipati sino all'inverosimile con personale dell'aviazione. In qualche caso nelle strette fusoliere di caccia Messerschmitt e Focke Wulf furono sistemate persino due persone, ovviamente oltre al pilota.

L'8 maggio, nella ristretta zona ancora controllata dalle truppe dell'Asse, erano rimasti in attività solo i campi di atterraggio di Menzel-Temine e Korba, nei pressi di Capo Bon. Tuttavia la Luftwaffe riuscì ad

140 Steinhoff Johannes, "Messerschmitt over Sicily", p.25.

141 USAAF Combat Chronology 1941-1945.

142 NATAF Int/opsum No 65 - AI 420 7 May, AFHRA A-6011, Craven & Cate op. cit. vol. II, p. 204.

eseguire una sessantina di sortite sull'aerea di battaglia con Me.109 dotati di serbatoi ausiliari decollati dalla Sicilia o da Pantelleria. Per togliere a tutti gli aerei italo tedeschi ogni possibilità di utilizzare il campo di quest'ultima isola, per tre giorni consecutivi Pantelleria fu sottoposta dalla Western Desert Air Force a violenti bombardamenti, che colpirono sia il porto che il campo d'aviazione. L'attività dei pochi Me.109 sulla zona della 5ª Armata, mentre agli Alleati sembrò del tutto trascurabile, ai tedeschi costò almeno una dozzina di aerei, le cui spoglie furono reclamate in parti quasi eguali dai caccia americani e britannici. Complice una bassa nebbia, i natanti che ancora tentavano di portare rifornimenti alle truppe italo tedesche, nella mattinata avevano avuto alcune ore di tregua, ma ristabilitasi la visibilità, nel pomeriggio ebbero nuovamente addosso gli aerei della WDAF. Gli Hurribombers e gli Spitfires del 242 Group unirono le loro forze a quelle di diciotto Baltimores per rendere ancora più ermetico l'assedio attorno alla penisola di Capo Bon. Fra i successi rivendicati troviamo una motonave da 8.000 tonnellate, quattro traghetti Siebel, una motozattera ed altre imbarcazioni minori¹⁴³.

Il 9 maggio, non scoraggiato dalla severa lezione ricevuta il giorno precedente, il II.Luftkorps inviò dieci caccia bombardieri ad eseguire un temerario attacco contro le truppe che avanzavano verso Tunisi. L'ardita incursione non costò perdite, ma all'indomani gli onnipresenti Spitfires della WDAF fecero ancora in tempo ad abbattere un Fw.190 e due tenaci Ju.52, mentre tentavano una impossibile fuga, sfidando la loro spietata caccia. Infine, l'11 maggio, la NATAF poteva orgogliosamente annunciare: *"Nessun aereo ha offerto combattimento ai (nostri) caccia che indulgono in attacchi al suolo contro autocarri e pochi aerei nemici a terra"*¹⁴⁴. Sui disastrosi campi abbandonati dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe gli Alleati trovarono le carcasse di circa seicento aerei, fra le quali, molte dei trecentosettantuno velivoli da trasporto tedeschi e degli ottantadue italiani, che non avevano avuto la sfortuna di essere inghiottiti dalle acque del Mediterraneo¹⁴⁵.

143 NATAF Int/opsum No 67 - AI 428 8 May, AFHRA A-6011.

144 NATF OP/Sum AI 437 11 May (1943), AFHRA A-6011.

145 Per le perdite di aerei da trasporto tedeschi fra il novembre 1942 ed il maggio 1943, vedi Murray. Williamson, op. cit. p. 163. Per quelle italiane vedi Santoro, op. cit. Vol. II, p. 460.

Considerazioni finali

L'esito di una prolungata campagna in Tunisia era scontato sino dall'inizio. Lo aveva intuito Rommel, che con la sua veloce ed abile ritirata da el-Alamein alla linea del Mareth aveva cercato di barattare spazio in cambio di tempo. Una volta dissipato questo prezioso capitale, le forze dell'Asse sia terrestri che aeree erano state costrette a combattere in condizioni sempre più svantaggiose per loro e sempre più redditizie per il nemico. Mentre gli Alleati disponevano di linee di comunicazione larghe e relativamente sicure, l'Asse ne aveva sola una, che giorno dopo giorno era divenuta sempre più stretta, incerta e dispendiosa, sia in termini di uomini che di mezzi. Sulla "rotta della morte" la Marina italiana aveva perduto dodici cacciatorpediniere ed undici torpediniere. Duecentoquarantatrè navi di tutti i tipi erano state distrutte nei porti ed in mare ed altre duecentoquarantadue era state più o meno danneggiate. Di queste navi il 67% era stato colpito dagli aerei¹⁴⁶. Evidentemente la lezione di Malta non aveva insegnato molto agli alti comandi dell'Asse, la cui aviazione si trovò nella necessità di combattere utilizzando basi difficili da difendere ed ancora più da rifornire. Mussolini aveva forse intuito il nocciolo del problema, tuttavia durante il convegno di Feltre si era limitato a lamentarsi con Hitler: *"che la campagna africana avrebbe avuto un corso differente se avessimo avuto non la superiorità aerea, ma almeno una aviazione soltanto altrettanto forte quanto quella del nemico"*¹⁴⁷. È però quasi certo che forze aeree tedesche avrebbero potuto essere alla pari di quelle alleate, solo per un tempo assai breve. Poi la schiacciante superiorità industriale degli USA e del Regno Unito avrebbero comunque alterato questo temporaneo equilibrio. In ogni caso l'Asse sarebbe stato costretto a distrarre - come in effetti accadde - una forte aliquota di bombardieri e caccia dalle più paganti missioni offensive per devolverlo a pesanti compiti di scorta ai convogli navali. Sicuramente, con una più potente forza aerea, l'Asse avrebbe potuto prolungare la campagna di Tunisia, creando serie difficoltà agli Alleati, che non avrebbero potuto tenere per lungo tempo cospicue forze nel Mediterraneo senza compromettere l'Operazione Overlord (lo sbarco in Normandia). In ogni caso la Tunisia era troppo difficile da rifornire ed ancora più da difendere. Napoleone aveva sempre scelto di dare battaglia su terreni dove le condizioni tattiche e strategiche erano a lui più favorevoli, e dove la logistica non creava problemi alle sue armate. Probabilmente i due dittatori dell'Asse non si erano ispirati a Napoleone nel momento in cui avevano scelto la Tunisia come terreno per dare battaglia al nemico. La conseguenza di questa errata scelta fu, non solo una sconfitta, ma anche la perdita di uomini e mezzi aerei, navali e terrestri, che avrebbero potuto operare in condizioni migliori e più favorevoli, con maggior vantaggio per le vacillanti fortune dell'Asse. La Marina italiana, che nel novembre 1942 aveva esitato ad impiegare la divisione incrociatori pesanti GORIZIA e TRIESTE contro il convoglio che aveva rafforzato Malta in modo decisivo, ebbe il TRIESTE affondato ed il GORIZIA gravemente danneggiato da un bombardamento aereo mentre le due unità erano alla fonda. Le due preziose unità erano state perdute perché i caccia, le batterie contraeree ed i radar che avrebbero potuto difenderle erano stati persi durante la logorante campagna tunisina. La necessità di provvedere scorte aeree ai convogli per la Tunisia aveva dissanguato molti reparti caccia italiani, che sarebbero più utilmente impiegati in difesa del territorio nazionale, compito in cui le probabilità di salvezza per i piloti abbattuti erano certamente superiori a quelle delle missioni sulla Tunisia o sulle acque del Mediterraneo. Le perdite dell'aviazione, dell'Asse in Tunisia furono inevitabilmente alte. Dal novembre 1942 al maggio 1943, la Luftwaffe perse nel settore Mediterraneo 2.422 aerei, di cui 1.867 da combattimento ed un proporzionale numero di sperimentati equipaggi¹⁴⁸. Essendo state impiegate forze aeree italiane inferiori a quelle tedesche, le perdite del Comando Aeronautica Tunisia furono proporzio-

146 Bragadin Marc'Antonio, Garzanti editore, Milano 1957, p. 301.

147 Mussolini Opera Omnia, Vol. XXXIV riportato da Deakin W. op. cit. p. 404.

148 Murray W. op. cit. p. 163.

nalmente più basse di quelle del Fliegerkorps Tunis, ma forse assai più tragiche date le scarse possibilità di rimpiazzarle. I velivoli da combattimento perduti in azione in Tunisia furono solo 35, con una più che accettabile percentuale del 1,17% sul totale delle sortite¹⁴⁹, tuttavia aggiungendo quelli distrutti da incursioni nemiche oppure messi fuori uso per altre cause le perdite degli aerei da combattimento italiani furono oltre duecento.

In rapporto al numero delle missioni eseguite (5318)¹⁵⁰, le perdite degli aerotrasporti del SAS (82 velivoli) sarebbero state percentualmente più che accettabili (1,54%), tuttavia la loro concentrazione negli ultimi trenta giorni le rese di fatto intollerabili. Le perdite dell'aviazione alleata non preoccuparono invece i suoi comandi, perfettamente consapevoli di avere a disposizione assai più larghe risorse. Le condizioni di inferiorità, in cui le forze aeree dell'Asse furono costrette a combattere in Tunisia, finirono per accelerare in senso negativo il divario, già esistente dagli inizi, con quelle del nemico, con esiziali conseguenze per la futura difesa della Sicilia e della penisola italiana.

149 Dal novembre 1942 al maggio 1943, le sortite furono 3.000 (Santoro G. op., cit. p. 524).

150 Santoro G. op., cit. p. 525.

Capitolo V

Bombe sull'Italia

La Conferenza di Casablanca ed il destino dell'Italia

Il Bomber Command sull'Alta Italia

Le prime bombe USAAF sulla penisola

Due Liberators folgorati da un solo "Folgore"

L'offensiva contro i porti e gli aeroporti del Meridione e delle isole

I bombardamenti dell'aprile 1943

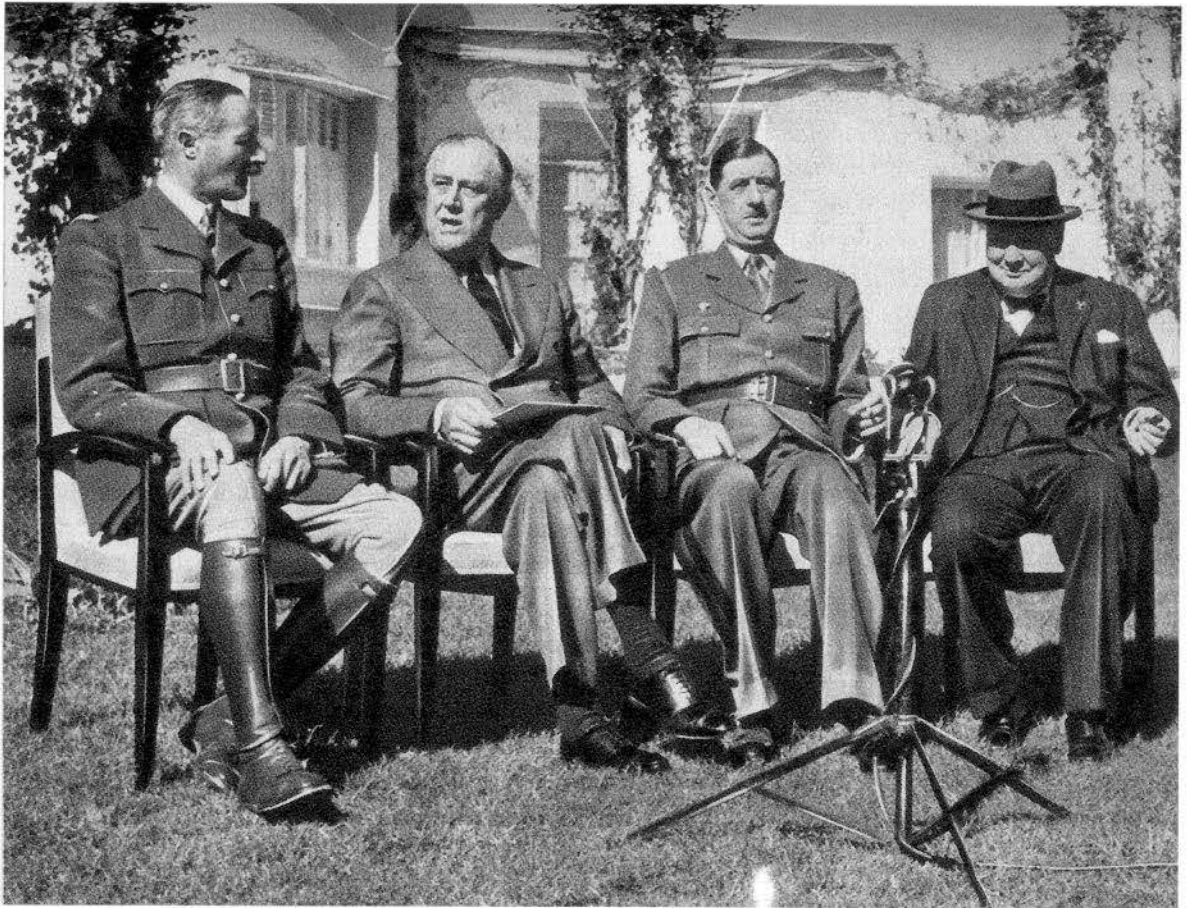
La difesa aerea di Napoli e la tattica della caccia italiana

L'attacco alle basi aeree tedesche

L'escalation dell'offesa aerea sul territorio italiano

Il nemico alle porte

L'intensificazione degli attacchi su porti e basi aeree del Sud



Nel gennaio del 1943 il presidente degli Stati Uniti, F. D. Roosevelt, ed il primo ministro britannico Winston Churchill si incontrarono a Casablanca per definire i futuri obiettivi dell'alleanza atlantica. (da sin: Weygand, Roosevelt, De Gaulle, Churchill).

La Conferenza di Casablanca ed il destino dell'Italia

Nel gennaio del 1943, mentre le operazioni anglo americane in Tunisia attraversavano una fase di stallo, il presidente degli Stati Uniti, F. D. Roosevelt, ed il primo ministro britannico Winston Churchill si incontrarono a Casablanca per definire i futuri obiettivi dell'alleanza atlantica. La conferenza era stata preceduta da numerosi incontri del Comitato interalleato per la Pianificazione Strategica (Committee for Strategical Plans) fra i cui membri si erano subito manifestate opinioni divergenti sulle operazioni da intraprendere una volta completata l' "Operazione Torch". I britannici avevano energicamente sostenuto che *"il principale sforzo degli Alleati doveva essere esercitato nel Mediterraneo contro l'Italia, cominciando con una operazione contro la Sardegna oppure contro la Sicilia, da intraprendere il più presto possibile"*¹. A differenza della compattezza mostrata dai loro colleghi britannici, gli americani del CSP si erano presentati alla conferenza con opinioni alquanto discordanti. L'esercito aveva proposto una strategia più sfumata, ma sostanzialmente divergente da quella degli alleati britannici. L'US Army era dell'opinione che *"se il Sud dell'Italia doveva essere invaso, la Sicilia avrebbe dovuto essere presa subito dopo Tunisi [...] d'altra parte il fattore tempo e la disponibilità di mezzi avrebbero determinato se dovesse essere invasa la Sicilia oppure la Sardegna"*. Tuttavia l'Army non aveva fatto alcun cenno alla invasione dell'Italia continentale, che invece caratterizzava le proposte britanniche. Per quanto appartenessero all'US Army, gli alti gradi dell'USAAF avevano assunto una posizione molto più netta di quella dell'esercito riguardo all'invasione dell'Italia, di cui non vedevano la necessità perché *"il migliore modo per vincere la guerra era mediante una offensiva aerea totale dalla Gran Bretagna contro la Germania seguita da una invasione del continente [europeo] attraverso il canale della Manica"*². Gli esperti dell'USAAF sostenevano che le operazioni nel Mediterraneo avrebbero dovuto limitarsi ad una serie di *"attacchi aerei contro obiettivi italiani e contro il naviglio dell'Asse, riservando al Nord Africa la funzione di un'area di operazioni aeree integrata con [quella della] Gran Bretagna"*³. Dato il totale disaccordo fra i militari, la decisione fu demandata a Roosevelt e Churchill, che alla fine stabilirono una lista di priorità strategiche, in cui al primo posto fu messa la lotta contro i sommergibili tedeschi nell'Atlantico. Come per tutte le grandi operazioni decise a Casablanca, anche per la lotta ai sommergibili, gli Alleati affidarono buona parte delle speranze di successo alla loro potenza aerea, allora in fase di pieno sviluppo. Il problema di ristabilire la sicurezza dei collegamenti marittimi era ormai indifferibile. Da questi ultimi dipendevano, non solo la sopravvivenza della Gran Bretagna, ma anche tutte le progettate operazioni sia nel Mediterraneo che in Europa. Al successo della campagna antisottomarina era legato il destino del secondo fronte in Europa, la cui data di attuazione era subordinata ai tempi per trasportare in Gran Bretagna gli armamenti e le divisioni americane, che avrebbero dovuto partecipare allo sbarco in Normandia: operazione posta al vertice di tutte le stra-

1 "Air phase of Italy Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, June 1946, Chapter I, p. 6. AFHRA K-1014. In seguito citato come "Air phase of Italy Campaign".

2 "Air phase of Italy Campaign", chapter I, p. 6.

3 "Air phase of Italy Campaign", chapter I, p. 6.



Idrovolante Sunderland della RAF temibile avversario degli U-Boote tedeschi, i cui equipaggi lo soprannominarono "Stachelschweine" (porcospino) a causa del suo numeroso e potente armamento.

prossimità delle loro basi nel golfo di Guascogna. All'inizio del 1943 la flotta subacquea tedesca manteneva ancora l'iniziativa nella battaglia dell'Atlantico, ma nell'agosto dello stesso anno le pattuglie dei quadrimotori B-24 e B-17 americani, gli idrovolanti Sunderland della RAF, ed altri tipi di aerei pesantemente armati e muniti di apparati radar sempre più evoluti, avevano cominciato ad infliggere colpi durissimi agli U-Boot riducendone repentinamente la capacità offensiva⁴. Il colpo di grazia ai sommergibili tedeschi era arrivato dalle piccole portaerei di scorta, che insieme ai gruppi da caccia - formati da corvette attrezzate con perfezionati sistemi di ricerca e nuove armi subacquee - avevano definitivamente vinto la Battaglia dell'Atlantico, infliggendo alla flotta sottomarina tedesca enormi perdite, decisamente sproporzionate agli affondamenti che essa otteneva. Alla fine della guerra fu accertato che su 1.162 sommergibili costruiti, la marina germanica ne aveva perduti in azione 785, mentre altri 221 erano stati distrutti dai bombardamenti aerei entro le loro stesse basi o da altre cause⁵.

Il secondo posto nella lista delle priorità strategiche stabilita a Casablanca, venne assegnato alla offensiva aerea strategica contro la Germania, in cui un posto particolare era occupato dalla "Operazione Point Blank" avente l'obiettivo di annichilire la Luftwaffe distruggendo le industrie aeronautiche che la alimentavano e le basi da cui operava. La riduzione della potenza aerea germanica era una indispensabile premessa all'invasione oltre Manica. Dal successo di "Point Blank" dipendeva la conquista del totale dominio aereo sia sulle zone di sbarco sia nell'entroterra continentale.

Sebbene non del tutto convinti dalle tesi britanniche, gli strateghi americani finirono per accettare il punto di vista dei loro alleati acconsentendo all'invasione della Sicilia subito dopo l'eliminazione della testa di ponte italo tedesca in Tunisia. Comunque tutti concordarono che *"sino dopo la fine della campagna tunisina nel maggio 1943, non fosse deciso in via definitiva che un assalto al territorio italiano era preferibile ad operazioni contro la Sardegna, oppure nei Balcani, o nel sud della Francia, o nell'Egeo"*. Nonostante queste condizioni abbastanza elastiche, in cui si riconosceva la mano di Churchill, una parte degli strateghi americani rimase ferma sul punto che *"qualsiasi futuro attacco contro il territorio metropolitano dell'Italia avrebbe dovuto limitarsi ad una offensiva aerea in modo che la massa delle risorse di uomini e materiali alleati potesse essere gettata contro la Germania invadendo il Nord Europa attraverso*

tegie per battere la Germania. L'urgenza di risolvere questo problema era evidenziata dalle cifre.

Nel primo semestre 1942, gli U-Boot della Kriegsmarine avevano affondato tre milioni di tonnellate di naviglio mercantile. Nello stesso periodo davanti alle sole coste americane si era registrata la perdita di 397 navi, mandate a fondo dai siluri e dai cannoni degli U-Boot. In questa lotta, l'aviazione doveva assumere un ruolo estremamente impegnativo, in quanto avrebbe dovuto scovare ed attaccare i mezzi subacquei tedeschi sia al centro dell'Atlantico sia in

4 A.T. Warnock, "Air Power versus U-boats", Air Force History and Museums Program, 1999, p.22.

5 A.T. Warnock, op. cit. p.22.



Bimotore Wellington, impiegato dalla RAF soprattutto per il bombardamento notturno.

il *Canale della Manica*”⁶. Churchill continuò invece a sostenere col suo consueto vigore la necessità di procedere all’invasione della Sicilia e del territorio metropolitano italiano, perché solo in questo modo si sarebbe costretto il membro più debole dell’Asse ad uscire dalla guerra. E fu la tesi di Churchill a prevalere. Alla fine della conferenza fu deciso che appena la Tunisia fosse stata ripulita dalle forze dell’Asse, la Sicilia sarebbe stata attaccata allo scopo di alleggerire la pressione tedesca sull’Unione Sovietica⁷. Tuttavia le operazioni nel Nord Africa avevano già esercitato una apprezzabile azione diversiva, distogliendo dal fronte russo quattro divisioni tedesche, di cui due corazzate, molti reparti da caccia della Luftwaffe e circa 500 aerei da trasporto, destinati da Hitler al consolidamento dell’occupazione della Tunisia. Fu proprio la sottrazione di quelle Panzer Division, che impedì alle forze corazzate di von Manstein (Operazione Wintergewitter) di congiungersi con la 6^a Armata di von Paulus accerchiata a Stalingrado, il cui tracollo fu poi accelerato dall’insufficienza dei rifornimenti per via aerea. Pertanto all’epoca della conferenza di Casablanca, l’Armata Rossa aveva già ricevuto, oltre a forti quantità di materiali bellici, anche un cospicuo aiuto strategico, che aveva reso più facile il successo della sua offensiva invernale, che fra l’altro ottenne lo sfondamento della linea del Don, la distruzione dell’Armata Italiana in Russia, di quelle romene ed ungheresi, e la distruzione della 6^a Armata tedesca.

L’Operazione “Point Blank” contro la Luftwaffe si presentava assai più complessa e costosa di quella contro i sommergibili nell’Atlantico, soprattutto perché aveva come presupposto l’impiego di grosse formazioni da bombardamento nel fortemente difeso cuore della Germania. Un anno prima a Washington, nel corso della “Conferenza Arcadia”, era stato deciso il trasferimento in Gran Bretagna di grandi unità aeree dell’USAAF. La loro organizzazione ed il compito di guidarle in azione erano stati affidati al generale Carl Spaatz, che il 28 gennaio 1942, a Savannah (Georgia), aveva costituito la “Eight Air Force”. Unità, che nell’agosto successivo era stata attivata sulle basi inglesi con una forza di quattro Wings (circa 1000 aerei). Mentre a metà del 1943, nonostante il trasferimento nel Nord Africa di molti reparti, la grande unità aveva in linea 1.260 aerei, divenuti poi 4.242 alla fine dello stesso anno⁸. Appena le formazioni della Eight Air Force passarono dalle facili sortite sulla Francia occupata, a quelle sul più ostico territorio del Reich,

6 “Air phase of Italy Campaign”, Chapter I, p. 1

7 “Roosevelt - Churchill, carteggio segreto di guerra”, p.351.

8 Edward T. Russel, “Leaping the Atlantic wall”, Air Force History and Museums Program, 1999, p.7.



Un Avro Lancaster – il migliore bombardiere notturno della RAF – mentre sta per essere caricato con una bomba "block buster" da 4.000 libbre, più quattro bombe GP e un container di micidiali spezzoni incendiari. (IWM)

fu chiaro che dovevano essere accompagnare da una forte scorta caccia. Questa esigenza limitava il raggio d'azione dei bombardieri, che dalle loro basi in Gran Bretagna potevano in teoria raggiungere facilmente quasi ogni località del III Reich. Tuttavia per colpire efficacemente tutti gli obiettivi strategici, inclusi quelli dell'Austria e dei Balcani, i bombardieri avrebbero dovuto disporre di basi più avanzate entro l'area mediterranea. All'epoca della conferenza di Casablanca, la IX Air Force dell'USAAF, che operava con bombardieri pesanti dalle basi del Nord Africa, poteva battere tutta la regione balcanica, ma non i lontani obiettivi della Germania meridionale. Il problema poteva essere risolto solo conquistando basi aeree in

Sicilia e nella penisola italiana. Di conseguenza l'invasione della Sicilia e quella successiva dell'Italia erano divenute, non solo un punto essenziale della strategia mediterranea della Gran Bretagna, ma anche una esigenza assai sentita dalle forze aeree americane, affinché la Combined Bomber Offensive (CBO) contro il III Reich raggiungesse e distruggesse tutti i suoi obiettivi. Nell'ambito di questo ampio progetto strategico, l' "Operazione Point Blank" si conquistò un posto di assoluto rilievo, che mantenne finché la potenza della Luftwaffe fu completamente annichilita. Ai progetti relativi alle operazioni aeree Churchill aveva voluto aggiungere una particolare appendice espressamente dedicata all'Italia. *"In attesa di invadere prima la Sicilia e poi l'Italia - aveva detto il primo ministro britannico - grandissime basi aeree per bombardieri americani dovevano essere sistemate all'estremità nord della Tunisia affinché bombardieri a lungo raggio - che avrebbero potuto essere inviati dagli Stati Uniti - insieme ai bombardieri americani già nel Medio Oriente, avrebbero potuto operare con la massima efficacia contro obiettivi italiani; allo stesso tempo il peso dei bombardamenti notturni britannici sarebbe stato portato a gravare [...] sopra obiettivi italiani piuttosto che su quelli tedeschi. Tutti i centri industriali avrebbero dovuto essere attaccati con la massima energia ed ogni sforzo avrebbe dovuto essere fatto per renderli inabitabili e per terrorizzare e paralizzare la popolazione"*⁹.

Come auspicato dal primo ministro britannico, i bombardamenti aerei sull'Italia avevano già iniziato la loro opera terroristica. Donne, vecchi e bambini, e tutte le persone non direttamente interessate nelle attività industriali od amministrative delle grandi città industriali del Nord avevano cominciato ad abbandonare le loro case, cercando rifugio in località ritenute più sicure, perché prive di industrie di altri obiettivi di interesse bellico¹⁰. Prima della conclusione della conferenza di Casablanca, Roosevelt aveva improvvisamente dichiarato alla conferenza stampa del 24 gennaio, che gli Alleati avrebbero imposto la resa incondizionata a tutte le potenze del Tripartito. Tale dichiarazione era comunque già stata maturata dal presidente degli Stati Uniti. Alcuni giorni prima a Washington aveva informato i capi del JCS che la resa incondizionata sarebbe stata l'obiettivo finale della guerra. Tuttavia pare che prima di Casablanca i capi militari americani non avessero attentamente valutato le possibili conseguenze del concetto di resa incondizionata sulla condotta della guerra, né che ne abbiano chiesto un più attento esame ai loro consiglieri¹¹. La dichiarazione di Roosevelt fu subito approvata anche da Churchill, nonostante egli fosse contrario ad imporre anche all'Italia la clausola della resa incondizionata. *"Nel mio discorso che seguì quello del Presidente - sono parole di Churchill - io naturalmente lo appoggiai [...] Qualsiasi divergenza tra noi [...] avrebbe potuto in simile occasione ed in simile periodo danneggiare od addirittura compromettere il nostro sforzo bellico"*¹².

È tuttavia difficile che un fine politico come il premier britannico non si sia reso conto che una "resa incondizionata", mentre allontanava la pace, facilitava la penetrazione sovietica nel cuore dell'Europa.

9 "Air phase of Italy Campaign", Chapter I, p.2.

10 Si trattò di un vero esodo verso piccoli borghi e case coloniche nelle campagne, che creò il problema di dare alloggio agli "sfollati". In qualche caso furono parzialmente utilizzati piccoli edifici pubblici esistenti, ma in genere si trattò di sistemazioni molto precarie in magazzini e fienili. Molte famiglie furono alloggiate in locali di ripiego, freddi e malsani, senza acqua luce, gas, con rudimentali servizi sanitari in comune, spesso all'esterno dei fabbricati. Il fenomeno dello "sfollamento" pose alle autorità locali enormi problemi per assicurare un minimo di servizi essenziali, quali l'approvvigionamento alimentare, l'istruzione, la sanità ed i servizi amministrativi, anch'essi decentrati con il relativo personale (testimonianza dell'Autore).

11 Matloff Maurice, "Grand Strategy and the Washington high command", Army Historical Series - Office of the Chief of Military History, USA, April, 27 2001, p. 447.

12 Churchill Winston, op. cit. Vol. IV p. 818

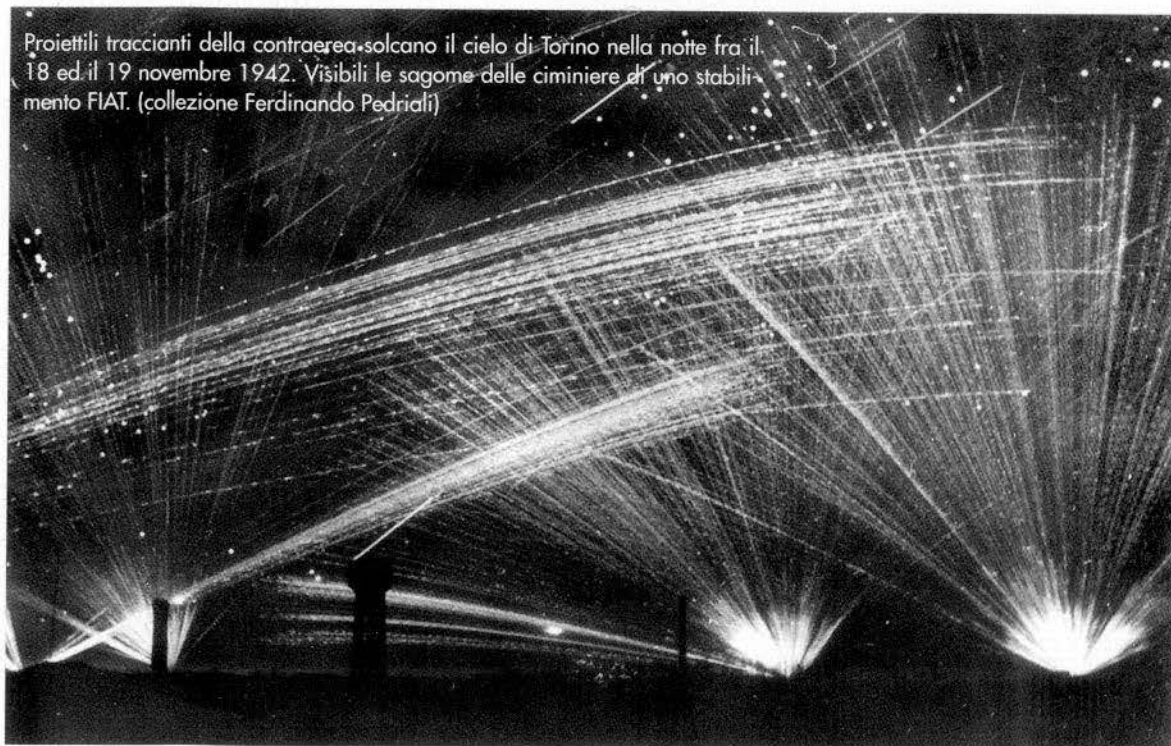
Il Bomber Command sull'Alta Italia

Alla fine del 1942 il territorio italiano cominciò ad essere sottoposto a bombardamenti aerei di inusitata violenza. La RAF attaccava nelle ore notturne, effettuando bombardamenti molto più simili ad azioni terroristiche che ad operazioni strategiche. Infatti la Royal Air Force applicava il sistema del bombardamento d'area (*area bombing*) che non faceva alcuna distinzione fra edifici civili, insostituibili opere d'arte ed impianti industriali.

La tecnica di bombardamento dell'USAAF era invece diametralmente opposta a quella britannica, essendo impostata sul bombardamento diurno di precisione. In genere l'aviazione americana scelse sempre con cura i suoi obiettivi in base a predeterminate finalità strategiche, e solo occasionalmente si abbassò ad eseguire operazioni prettamente intimidatorie e terroristiche. Tuttavia, la prevalenza delle esigenze militari su qualsiasi altra considerazione, convinse l'USAAF ad effettuare bombardamenti inutili od addirittura controproducenti sul piano tattico, un cui esempio è il bombardamento della celebre Abbazia di Montecassino, le cui macerie offrirono ai tedeschi la possibilità di usarle come posto d'osservazione e centro di resistenza.

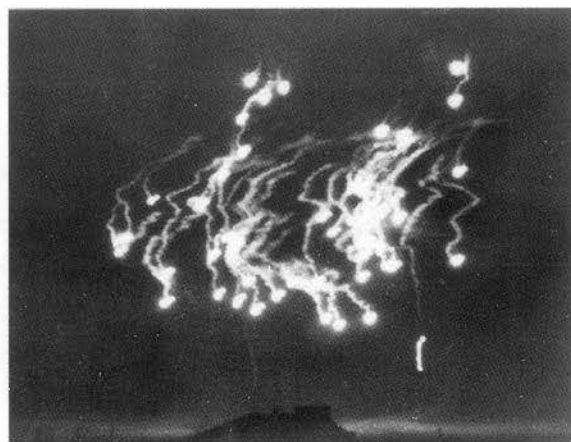
Per ridurre il flusso dei rifornimenti alle truppe italo tedesche in Africa, fra il dicembre 1942 ed il febbraio 1943 l'aviazione americana effettuò numerosi raid contro i porti meridionali e siciliani, valendosi della grande autonomia e delle capacità belliche dei B-24 della IX Air Force, che dalla fine del gennaio 1943 cominciò ad operare dalle basi aeree ex italiane di Bengasi. Successivamente anche gli aeroporti del Meridione e delle isole entrarono nella lista degli obiettivi prioritari dell'aviazione americana, data la loro importanza come basi di formazione e partenza degli aeroconvogli per la Tunisia. Dopo la fine della resistenza dell'Asse in Tunisia, l'aviazione alleata iniziò una seconda fase operativa nel corso della quale i suoi bombardieri attaccarono tutto il sistema di comunicazioni terrestri e marittimi nel sud della penisola ed in Sicilia, e tutti gli aeroporti delle isole e del Meridione, al fine di preparare il terreno per l'Operazione Husky (invasione della Sicilia).

Quando a Casablanca Churchill dichiarò di volere spargere il terrore fra le popolazioni italiane con



Proiettili traccianti della contraerea solcano il cielo di Torino nella notte fra il 18 ed il 19 novembre 1942. Visibili le sagome delle ciminiere di uno stabilimento FIAT. (collezione Ferdinando Pedriali)

attacchi dall'aria, questi erano già in atto da un paio di mesi. Fra il 22 ottobre e il 12 dicembre, il Bomber Command britannico aveva eseguito pesantissime incursioni notturne sulle tre maggiori città del triangolo industriale del Nord Italia. Le bombe avevano colpito alcune importanti industrie, ma avevano anche devastato migliaia di abitazioni civili, opere d'arte, scuole, ospedali e quartieri popolari, uccidendo quasi duemila civili e ferendone oltre tremila. A Genova era toccato il triste privilegio di essere la prima città scelta dai bombardieri britannici, che da oltre un anno non toccavano l'Alta Italia. La data del 22 ottobre era stata appositamente scelta dal Bomber Command in quanto coincideva con l'inizio dell'offensiva dell'8ª Armata ad el-Alamein. A differenza del precedente attacco aereo



Bengala lanciati RAF durante il bombardamento effettuato su Torino nella notte fra il 18 ed il 19 novembre 1942. (collezione Ferdinando Pedriali)

sulla città, effettuato da diciotto modesti bimotori Whitley, questa volta l'offesa era stata portata da centododici quadrimotori Lancaster, che avevano sganciato 180 tonnellate di bombe in condizioni atmosferiche ideali e senza subire alcuna perdita. Il centro della città ed i quartieri orientali avevano subito pesanti devastazioni. Fra gli edifici distrutti o danneggiati parecchi erano palazzi storici, chiese, musei, ospedali e persino lo stupendo Palazzo Reale. Secondo i primi accertamenti fra la popolazione civile c'erano stati 39 morti e circa 200 feriti, ma si riteneva che le perdite fossero più elevate¹³. Ma per le città liguri non era ancora finita. All'indomani Genova avrebbe dovuto essere nuovamente bombardata, ma a causa della fitta coltre di nuvole sulla regione i centoventidue aerei, fra Halifax, Stirling e Wellington, che dovevano attaccarla si erano dispersi prima di giungere sull'obiettivo. La maggiore parte aveva lanciato su Savona, altri avevano bombardato la più lontana Torino. A differenza del 22 ottobre questa volta due Halifax ed uno Stirling non erano rientrati alla base. Il 24 era stata attaccata Milano. Per la prima volta il Bomber Command aveva osato effettuare un attacco diurno confidando sulla debolezza delle difese antiaeree sia lungo la rotta di avvicinamento, in gran parte sulla Francia di Vichy, sia sulla Lombardia. Ottantotto Lancaster, decollati da basi dell'Inghilterra meridionale avevano sorvolato il nord della Francia in piccoli gruppi senza essere disturbati dai caccia della Luftlotte.3, probabilmente grazie alla parziale copertura di nubi. I gruppi si erano poi addentrati nel territorio controllato da governo di Vichy, riunendosi infine in un'unica formazione sul lago di Annecy prima di scavalcare le Alpi. La formazione era arrivata sulla metropoli lombarda intorno alle cinque del pomeriggio, prendendo completamente alla sprovvista la difesa contraerea, che solo tardivamente aveva aperto il fuoco, e per soprammercato in modo fiacco ed impreciso nonostante il facile bersaglio costituito da grossi quadrimotori a circa 1.000 metri di quota. Le prime bombe erano cadute mentre le sirene iniziavano a dare l'allarme, le ultime erano esplose 18 minuti dopo. Uno dei Lancaster si era abbassato per offrire al mitragliere di coda l'opportunità di scaricare le sue quattro Vickers su persone sorprese nelle strade attorno alla chiesa di San Cristoforo. Questo indegno aviatore fu imitato da un altro commilitone che perfezionò il suo addestramento mitragliando alcuni civili in bicicletta sulla strada di Corsico¹⁴. Alla fine dell'attacco si contarono 171 civili uccisi e 441 case d'abitazione distrutte, oltre a molti edifici pubblici distrutti o danneggiati, fra cui due ospedali, due chiese e due scuole.

13 Middelbrook Martin & Everitt Chris, "The Bomber Command War Diaries - An operational reference book 1939 - 1945" Midland Publishing Limited, Eral Shilton Leicester, 1996, p. 318..

14 L'episodio del mitragliamento di civili accanto a San Cristoforo è riportato senza commenti anche in "The Bomber Command War Diaries". Quello sulla strada di Corsico è riferito da Bonacina Giorgio "Obiettivo Italia - i bombardamenti aerei delle città italiane dal 1940 al 1945", Mursia, Milano 1972, p. 152.

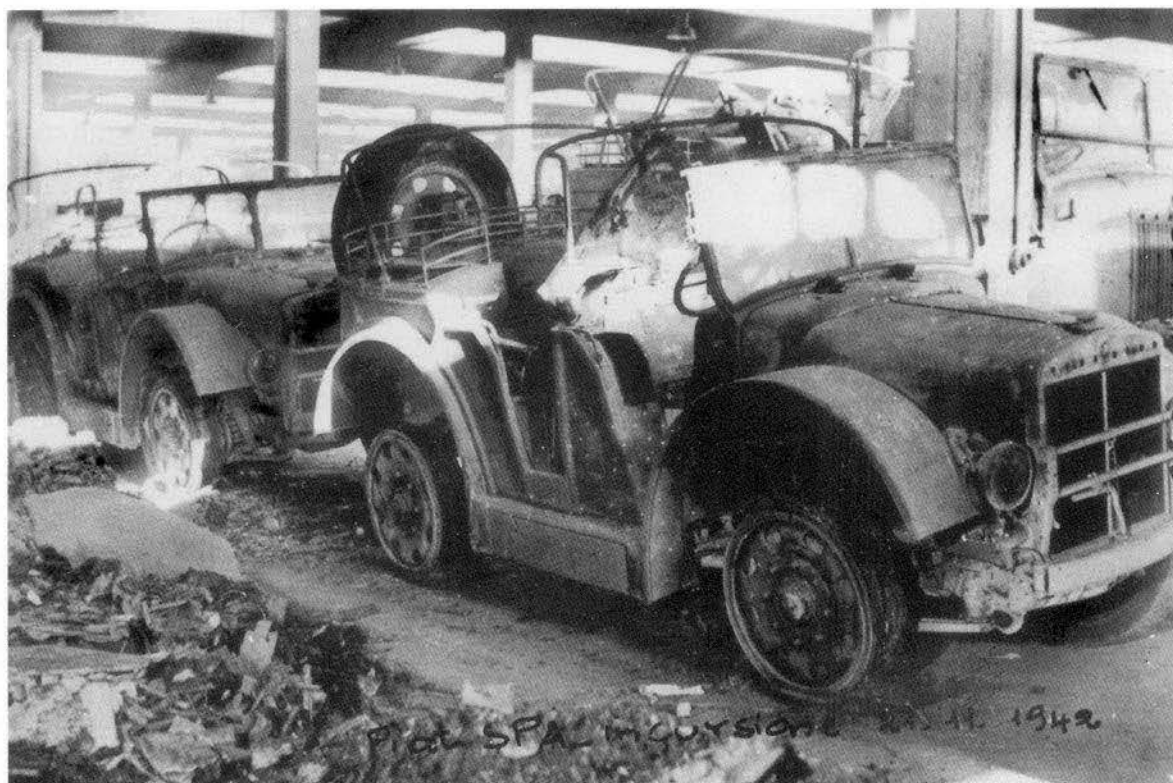


Bombardiere pesante Stirling impiegato dal Bomber Command britannico in alcune incursioni sull'Italia.

Furono centrati solo alcuni edifici industriali, fra cui quelli delle industrie aeronautiche Caproni. La formazione perse quattro Lancaster, di cui uno abbattuto vicino a Milano, due sulla Francia - dove finalmente i tedeschi si erano svegliati - ed uno distrutto durante l'atterraggio in Inghilterra, con la perdita di tutto l'equipaggio. Nella stessa notte l'attacco su Milano doveva essere ripetuto da settantuno aerei. Tuttavia le tempeste lungo la rotta dall'Inghilterra dispersero gran parte della formazione. Solo trentanove aerei si avvicinarono all'area cittadina, ma le loro bombe lanciate a casaccio fecero pochi danni. Per contro, il Bomber Command perse quattro Wellington e due Stirling - ovvero l'8,5% della forza impiegata - la maggior parte a causa delle pessime condizioni atmosferiche sulle Alpi. Tuttavia questa volta la contraerea era tempestivamente entrata in azione¹⁵. Il fallimento dell'attacco del 23 ottobre su Genova aveva lasciato l'amaro in bocca al Bomber Command il quale, più che mai deciso a mettere in ginocchio il capoluogo ligure, inviò settantadue Lancaster ad attaccarlo nella notte fra il 6 ed il 7 novembre. Come di consueto il bombardamento colpì con diabolica precisione il centro ed i quartieri residenziali in ottemperanza all'ordine emanato otto mesi prima dal capo di stato maggiore della RAF sir Charles Portal, che prescriveva di concentrare le bombe sulle zone edificate. A differenza dei loro colleghi americani, seguaci del bombardamento diurno di precisione, i britannici applicavano senza remore il sistema dell'*area bombing*, per cui ogni centro abitato - ed ovviamente tutta la popolazione residente - era un obiettivo meritevole della più totale distruzione¹⁶. I risultati dell'attacco su Genova, oltre a non sembrare molto convincenti, erano costati al Bomber Command due Lancaster del 5 Group. Pertanto nella notte successiva Genova fu

¹⁵ The Bomber Command War Diaries, p. 319.

¹⁶ Vedi Bonacina G. op. cit. p. 154.



Il reparto camionette della Fiat SPA devastato dal bombardamento del 21 novembre 1942.

attaccata per la quarta volta da centosettantacinque aerei, di cui sei non rientrarono. Il Bomber Command giudicò questo attacco abbastanza soddisfacente, ma non tanto da togliere la città ligure dal primo posto in lista. Pertanto nelle notti sul 14 e sul 16 di novembre Genova fu bombardata da centocinquattro quadrimotori fra Lancaster, Halifax e Stirling, tutti rientrati alla base. La ricognizione aerea accertò che le due ultime missioni erano state *"more successful"*, per cui Genova fu cancellata dalle liste del Bomber Command sino all'agosto 1943, quando la RAF riprese i bombardamenti terroristici sulle città italiane in concorso con gli aerei dell'USAAF. Attacchi eseguiti per convincere il governo italiano a sottoscrivere la resa incondizionata, mentre quest'ultimo stava già disperatamente cercando di arrendersi.

Sistemathe Milano e Genova, rimaneva ancora Torino. Come centro di comunicazioni la città non aveva lo stesso valore degli altri due capoluoghi regionali, tuttavia era uno dei maggiori obiettivi industriali del Nord Italia, soprattutto per la presenza della FIAT e delle altre industrie ad essa collegate. Torino aveva subito l'ultimo attacco aereo nella notte sull'11 settembre 1941. Allora settantasei velivoli, per la maggiore parte Wellington, avevano colpito il centro della città e le officine Fiat, però quattro Wellington ed un Halifax non erano rientrati alla base.

La nuova mazzata su Torino arrivò nella notte sul 18 novembre. Settantasette bombardieri lanciarono bombe dirompenti ed esplosive, che appiccarono incendi nel centro della città e nelle officine FIAT, uccidendo 42 civili e ferendone 72. La successiva incursione del Bomber Command su Torino fu la più pesante e distruttiva prima d'allora effettuata su una città italiana. Nella notte sul 21, duecentotrentadue aerei (ottantasei Lancaster, cinquantaquattro Wellington, quarantasette Halifax e quarantacinque Stirling) arrivarono in più ondate scaricando sulla antica capitale sabauda una speciale combinazione di bombe costituita da 100.000 spezzoni incendiari da 4 libbre e quasi 180 tonnellate di dirompenti ad alto esplosivo, fra cui le micidiali "block buster" da 4.000 libbre. Una miscelanza appositamente studiata per produrre i massimi danni su zone densamente popolate. Le incendiarie lanciate dalla prima ondata dovevano appiccare il fuoco, poi le dirompenti della seconda ondata completavano le distruzioni ed ostacolavano l'opera delle squadre antincendio prontamente accorse. Tale raffinata tecnica raggiunse il suo massimo rendimento sui centri



L'atterraggio male riuscito di un Wellington della RAF al rientro da una missione notturna.

storici tedeschi, dove prevalevano le antiche costruzioni in legno. In Italia, poiché gli edifici, anche i più antichi, erano costruiti prevalentemente con pietre e mattoni, la tecnica del Bomber Command non funzionò. Non ci furono pertanto le tempeste di fuoco che devastarono Amburgo, Dresda ed altre

minori città tedesche. L'incursione colpì duramente centro città. I quartieri operai attorno alle officine Fiat Lingotto ebbero una forte aliquota dell'esplosivo destinato agli impianti industriali. Per la prima volta lo stabilimento Fiat Lingotto fu gravemente danneggiato, come pure la attigua sala prova motori avio¹⁷. Furono colpite anche le linee di montaggio delle camionette FIAT/SPA TL 37, di cui l'Esercito aveva estrema necessità. Comunque il numero delle vittime civili - 117 morti e 129 feriti - seppure non eccessivamente alto, costituì la migliore conferma che gran parte delle bombe era caduta su quartieri residenziali¹⁸. La RAF se la cavò con poche perdite, appena tre aerei non rientrarono alla base - uno dei quali abbattuto dalla caccia. Prima che l'offensiva terroristico-strategica del Bomber Command fosse sospesa, Torino doveva sopportare altri quattro bombardamenti. Nella notte sul 29 novembre la RAF inviò sulla città duecentoventotto aerei, fra Lancaster, Stirling, Halifax e Wellington, perdendone tre. Per la prima volta un centro abitato italiano fece l'esperienza dei mostruosi "block buster" da 8.000 libbre¹⁹. Ne furono lanciati due, uno dei quali rase al suolo un intero padiglione della Fiat e l'altro spianò un grosso isolato di abitazioni civili nei pressi di Porta Palazzo, un quartiere assai distante da ogni obiettivo industriale di un certo valore. L'onore di sganciare il primo "8.000 libbre" era toccato allo Wing Commander G.P. Gibson, un pilota, che sei mesi dopo si guadagnò la Victoria Cross guidando un audace attacco di precisione contro le dighe di Möhne nel bacino della Ruhr²⁰. Torino fu attaccata anche la notte successiva, ma per sua fortuna, e non per merito delle sue difese, arrivarono sull'obiettivo solo diciotto aerei sui trentasei inviati. Le pessime condizioni meteo sulle Alpi, oltre a costringere una parte dei restanti aerei a rinunciare, causarono la perdita di altri due. Le bombe degli aerei arrivati su Torino uccisero 16 persone e ne ferirono 15. Il deludente esito di questo attacco, che nelle intenzioni del Bomber Command avrebbe dovuto infliggere il colpo definitivo agli stabilimenti Fiat di Mirafiori, del Lingotto e di corso Marche (Aeritalia), non scoraggiò la RAF, che nelle notti sul 9, 10 12 dicembre sferrò tre successivi attacchi rispettivamente con centotrentatre, duecentoventisette ed ottantadue bombardieri, di cui otto furono perduti. L'immediato risultato di questa serie di attacchi fu la mancata produzione di trentacinque apparecchi nel mese di dicembre²¹. Tuttavia nel corso primo attacco, oltre a danneggiare una linea di montaggio del superato ed inutile FIAT CR.42, le bombe avevano purtroppo spianato i capannoni dove l'azienda torinese avrebbe dovuto iniziare la produzione di

17 Archivio Centro Storico Fiat.

18 The Bomber Command War Diaries, p. 325.

19 The Bomber Command War Diaries, p. 327.

20 The Bomber Command War Diaries, p. 327.

21 Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto del Ministro, "Relazione sulla produzione Aeronautica - Roma 28 gennaio 1943", riportato in: Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, SME Ufficio Storico, Roma, 1985, p. 315 e segg.



Lo stabilimento Fiat Lingotto devastato dal bombardamento britannico del 21 novembre 1942. (Archivio Storico Fiat)

trecento moderni caccia MC.205V in attesa che i suoi impianti cominciassero finalmente a produrre gli attesi caccia Fiat G.55²². Pertanto sotto il profilo strategico queste ultime incursioni erano state efficaci, perché la FIAT non fece più alcun tentativo per mettere in produzione il MC.205V che – sebbene disperatamente necessario – era stato progettato da una ditta concorrente. La FIAT non ebbe però problemi per rimettere in piena efficienza le linee di montaggio del biplano CR.42, che continuò ad essere prodotto anche dopo l'8 settembre 1943 sotto l'occupazione germanica, sinché un bombardamento della XV Air Force mise la parola fine a questa anacronistica macchina fuori dai tempi e dal progresso aeronautico.

Dopo un lungo intermezzo dedicato a terrificanti attacchi notturni sulle città tedesche, il Bomber Command ritornò su Torino nella notte sul 5 febbraio 1943. Come al solito le bombe, oltre a colpire gli impianti industriali, centrarono parecchi quartieri, anche periferici uccidendo 48 civili²³. Nella stessa notte La Spezia ebbe il poco invidiabile primato di sperimentare nel corso del suo primo bombardamento aereo le nuove bombe della RAF da 4.000 libbre, che una spoletta barometrica faceva esplodere fra i 60 ed i 180 metri dal suolo onde amplificarne gli effetti. La missione condotta da quattro Lancaster della Pathfinder Force, di cui tre con i nuovi ordigni, si concluse con successo e – come era prevedibile dato il tardivo intervento delle difese – senza alcuna perdita. Sembra però che i risultati della bomba barometrica non abbiano soddisfatto il Bomber Command, dato che in seguito si astenne dall'impiegarla²⁴. Una volta entrati nella lista degli obiettivi del Bomber Command era assai difficile uscirne. Infatti nella notte sul 15 febbraio La Spezia ricevette la visita di altri quattro Lancaster della Pathfinder Force. Comunque nella

22 Vedi Archivio fotografico Centro Storico FIAT e Alegi G. "Come non si sceglie un caccia", Rivista Aeronautica 5/1999.

23 Quotidiano "La Stampa" del 9 gennaio 1943.

24 Middelbrook Martin and Everitt Chris, "The Bomber Command War Diaries - An operational reference book 1939 - 1945", Midland Publishing Ltd. Earl Shilton, Leicester, 1996, p.351.



Il B-24D "Butch" del 376th ed il suo equipaggio. Bene evidenti le tre Browning 0.5 che ne armavano la prua. Nelle versioni successive il B-24 ebbero una torretta riarma sotto la prua, molto più efficace sia contro gli attacchi frontali che laterali.

stessa notte Milano fu uno dei due principali obiettivi del Bomber Command. L'altro fu Colonia, attaccata da 243 aerei fra Halifax, Lancaster, Wellington e Stirling. Su Milano invece agirono "solo" 142 Lancaster dei Groups 1, 5 e 8, che lanciarono le bombe in condizioni di ottima visibilità. Furono centrati fra l'altro i grandi stabilimenti della Isotta Fraschini (Gruppo Caproni), dove cinque campate dei reparti fonderia e forgiatura dell'alluminio crollarono, mentre un'altra lunga sezione di fabbricazione fu danneggiata. Il colpo inferto fu grave, anche perché buona parte degli stabilimenti Isotta Fraschini, che impiegavano circa 6.000 lavoratori, era dedicata alla produzione di motori aeronautici²⁵. Comparata ai nove aerei perduti su Colonia, dal Bomber Command la perdita di due Lancaster non rientrati dalla missione su Milano sembrò più che tollerabile al Bomber Command, dato che le difese italiane erano state *"deboli come al solito"*²⁶. Questa azione ebbe tuttavia un risvolto del tutto inusuale per il Lancaster del 101 Squadron pilotato dal sergente I. H. Hazard. Subito dopo avere sganciato le sue bombe, il quadrimotore fu mitragliato a lungo da un CR.42 inaspettatamente arrivato a contatto balistico. I proiettili del biplano, oltre a ferire gravemente due mitraglieri, avevano innescato un violento incendio per estinguere il quale Hazard aveva dovuto eseguire una picchiata di quasi 2.500 metri. L'espedito aveva avuto successo, ma nel trambusto era stato perduto un membro dell'equipaggio, lanciandosi col paracadute appena l'aereo aveva iniziato la picchiata²⁷. Dopo le due leggere incursioni di febbraio, nella notte sul 14 aprile La Spezia fu sottoposta ad un terrificante attacco da parte di 208 Lancaster e 3 Halifax, che presero di mira la zona del porto, causando danni gravissimi alle attrezzature e varie vittime. Inopinatamente questa volta gli incursori pagarono un discreto pedaggio alle difese contraeree. Quattro Lancaster non rientrarono alla base, mentre altri tre, a causa dei danni ricevuti, invece che in Inghilterra furono costretti ad atterrare su aeroporti alleati del Nord Africa in mano Alleata²⁸.

25 Intelligence on Italian Air Effort, Study No.4 "The Italian Aviation Industry", page 44. AFHRA A-6084.

26 Ovvero "usually weak", Middelbrook Martin and Everitt Chris, op. cit. p. 354.

27 Middelbrook Martin and Everitt Chris, op. cit. p. 354.

28 Middelbrook Martin and Everitt Chris, op. cit. p. 376.

Le prime bombe USAAF sulla penisola

Nei primi giorni dello sbarco nel Nord Africa francese, le basi aeree della Sardegna, della Sicilia e della Calabria erano diventate il trampolino per gli attacchi dei bombardieri e degli aerosiluranti italiani e tedeschi che attaccavano convogli in navigazione ed obiettivi strategici in Algeria francese. Essendo la massa dei bombardieri anglo americani allora schierata sulle basi nel Nord Africa appena sufficiente per appoggiare le operazioni in corso in Tunisia, i campi d'aviazione sul territorio italiano erano stati solo sporadicamente attaccati da Wellington che partivano da Malta. Gli esiti di queste azioni notturne erano stati generalmente modesti, ad eccezione di quella subita nella notte dell'11 novembre 1942 dall'aeroporto di Elmas, dove i bombardieri britannici distrussero otto velivoli e danneggiarono alcune installazioni²⁹.

In uno dei loro attacchi su Elmas, i Wellingtons fecero saltare in



Il colonnello Payne, comandante del 376th B.G. abbattuto su Napoli l'11 gennaio 1943 da un MC.202, che distrusse un altro B.24 della stessa formazione. (da 376th B.G. History).

aria una polveriera dove era immagazzinato un stock di bombe da 800 Kg. Paradossalmente questo ben centrato colpo risparmiò ai Re.2001 del 22° Gruppo una missione di guerra dall'esito alquanto incerto. Secondo la testimonianza dell'allora tenente pilota Biron, gli Wellingtons "avevano eliminato la scorta

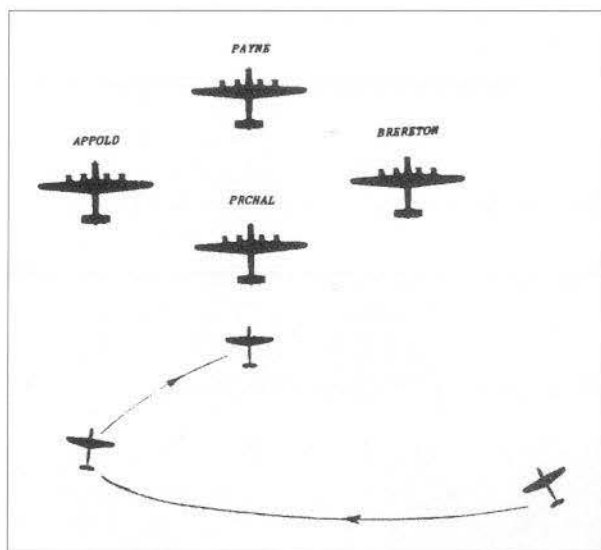
*di bombe di grosso calibro che avrebbero dovuto armare gli apparecchi (Re.2001) per un progettato attacco in picchiata contro una formazione navale scortata da navi di linea britanniche. Il comando del 22° Gruppo aveva già scelto i piloti destinati ad andare in azione. Fu una fortuna – aggiunge Biron – perché non sarebbe ritornato quasi nessuno. La bomba da 800 Kg che avremmo dovuto portare sotto la fusoliera del Re.2001 interferiva (aerodinamicamente) con i timoni di profondità dell'aereo, togliendo manovrabilità al velivolo, che quindi avrebbe costituito un facile bersaglio sia per la contraerea che per la caccia avversaria. In seguito al nostro reparto fu chiesto di dedicarsi alla scorta dei convogli sino al momento in cui fu trasferito a Napoli per contribuire alla difesa aerea della città"*³⁰.

Data l'urgenza di mettere un freno ai frequenti, e spesso micidiali, attacchi che partivano dalle basi della Sardegna, il 23 novembre la XII Air Force aveva avuto l'ordine di bombardare la base aerea di Cagliari Elmas. Diciassette B-17 del 97th B.G. guidati dal colonnello Joseph H. Aktinson, seguiti da ventisette P-38 del 1st F.G., erano già arrivati a 200 miglia dall'obiettivo, quando una estesa perturbazione atmosferica li aveva costretti ad interrompere la missione³¹. Dopo questo fallimento, per un paio di mesi l'aviazione americana non aveva più tentato un attacco diurno sulla Sardegna, in quanto i bombardie-

29 Santoro G., op. cit. p. 520.

30 Testimonianza all'A. del Col. Giuseppe Biron, Treviso 19 settembre 2001.

31 History of the Twelfth Air Force, AFRHA A-6202.



Lo schema dell'attacco che permise al MC.202 del capitano Riccardo Monaco di abbattere in meno di 60 secondi due B-24D del 376th B.G. (da 376th B.G. History).

ri pesanti erano molto più necessari in Tunisia, dove era indispensabile neutralizzare i porti e gli aeroporti utilizzati come basi di rifornimento per le truppe dell'Asse.

Il primo bombardamento dell'aviazione americana sulla penisola italiana fu eseguito il 4 dicembre 1942 dai Liberators della IX Air Force. Il loro attacco aprì la strada ad una interminabile e luttuosa serie di bombardamenti americani, che contribuì largamente a ridurre gran parte del territorio italiano in un ammasso di macerie. Come primo obiettivo gli strateghi dell'USAAF avevano scelto il porto di Napoli, per il duplice motivo che era il più importante capolinea dei convogli per la Tunisia, e che ospitava la flotta da battaglia italiana. Sebbene l'azione fosse stata effettuata da appena cinque B-24 del 376th B.G. e quindici del 98th B.G., le 50 tonnellate di bombe da 500 libbre uscite dalle capaci stive dei Liberators avevano centrato con estrema preci-

sione i loro bersagli. L'incursione era stata solo l'inizio della vasta offensiva aerea contro l'intero sistema di porti ed aeroporti attraverso cui passavano tutti i rifornimenti inviati l'ACIT (Armata Corazzata Italo Tedesca). La data del 4 dicembre era stata scelta appositamente per colpire la base di partenza dei convogli negli stessi giorni in cui Rommel si trovava disperatamente a corto di carburanti³². I danni ai moli ed alle attrezzature erano stati rilevanti, ma non tali da impedirne l'uso. Oltre a devastare molte attrezzature portuali, le bombe avevano affondato l'incrociatore "ATTENDOLO", danneggiato seriamente gli incrociatori "MONTECUCCOLI" ed "EUGENIO", e un po' più leggermente quattro cacciatorpediniere³³. In pratica la 7^a Divisione Navale era stata messa fuori combattimento dalla IX A.F. senza la perdita di un solo aereo, sebbene la difesa contraerea avesse rivendicato la distruzione di almeno un Liberator³⁴. In termini strategici il successo ottenuto da appena due dozzine di quadrimotori era paragonabile – seppure in scala ridotta – alla celeberrima "notte di Taranto" del 12 novembre 1940, quando la flotta da battaglia italiana era

32 "Air phase of the Italian campaign" AAF Historical Office, op. cit. p. 10.

33 Per i dati relativi all'azione della IX A.F., vedi Walker James W., op. cit. p. 84. I B-24 erano entrati nel Golfo dal lato nord ovest, accodandosi ad una ventina di Ju 52 provenienti dalla Tunisia e diretti a Capodichino. La difesa antiaerea aprì il fuoco di sua iniziativa quando i quadrimotori erano già sulla città. Le bombe colpirono in pieno gli incrociatori ATTENDOLO e MONTECUCCOLI, ai quali il mancato allarme aveva impedito di chiudere le porte stagne. Circostanza fatale per l'ATTENDOLO, che dopo essere stato devastato dagli incendi, prima si abbatté sulla fiancata destra poi si rovesciò. Il MONTECUCCOLI fu colpito a centro nave da una bomba che penetrò nel fumaio prodiero. L'incrociatore EUGENIO DI SAVOIA fu danneggiato da alcune bombe esplose a pochi metri dallo scafo. I marinai caduti furono 252 e i feriti 174. Furono colpite la Riviera di Chiaia, la Marina, Chiatamone e via Caracciolo; le vittime civili furono oltre 500, ma il bollettino di guerra dichiarò 159 morti e 358 feriti (Minguzzi Vittorio, "Memorie – capitolo II - La difesa del territorio nazionale", copia nell'archivio dell'A. p.g.c. Ing Bruno Minguzzi).

34 Le cifre dei B-24 partecipanti al bombardamento su Napoli del 4 dicembre sono discordi. Secondo Bonacina (op. cit. p. 164) l'azione fu eseguita da 20 aerei. Venti è lo stesso numero indicato in "Air pahse of the Italian campaign" AAF Historical Office, op. cit. p. 10. Secondo Walker James W. l'attacco fu eseguito da ventisei B-24 ("The Liberandos" - a WWII History of the 376th Heavy Bombardment Group and its founding units", Editore: 376th Heavy Bombardment Group Veterans Association, Inc. Waco, Texas, 1994, p.85). Bonacina afferma che il 4 dicembre "un solo apparecchio fu raggiunto all'ultimo momento da una granata della contraerea, disegnò un arco meteorico nel cielo e si inabissò presso Capri". In realtà nessun B-24 fu abbattuto. Walker James W. (op. cit. p. 84.) oltre a smentire tale perdita, è anche molto preciso circa l'efficacia della contraerea: "Flak batteries were ineffective, and no fighters were encountered".

stata quasi dimezzata dagli aerosiluranti della portaerei *ILLUSTRIOUS*³⁵. Infatti la Regia Marina, oltre a perdere un incrociatore, fu costretta a trasferire da Napoli a La Spezia le navi da battaglia "ROMA", "LITTORIO" e "VITTORIO VENETO", rinunciando in pratica a qualsiasi intervento della flotta da battaglia sia nel canale di Sicilia che nello Ionio. Il trasferimento ultimato d'urgenza entro il 6 dicembre si rivelò provvidenziale e soprattutto tempestivo, infatti l'11 dicembre i due gruppi da bombardamento pesante della IX Air Force ritornarono su Napoli. Però questa volta la difesa aerea era stata messa in allarme con un certo anticipo. I grossi B-24 trovarono i caccia italiani già in quota e molto determinati nei loro attacchi. Una delle squadriglie più impegnate fu la 371^a del 22° Gruppo reduce dalla Russia. Ai piloti italiani furono attribuite tre vittorie, una delle quali fu assegnata al tenente di complemento Orazio Ferlin, che prima di essere richiamato in servizio faceva il capostazione a Mandela presso Roma³⁶. In realtà solo il B-24 del tenente Larry Kennedy, appartenente al 98th B.G., fu costretto ad un ammaraggio di fortuna nelle acque del golfo, mentre altri quadrimotori rientrarono alla base danneggiati. Tuttavia prima di essere abbattuti i mitraglieri di Kennedy avevano pareggiato il conto, colpendo a morte il MC.202 del tenente Lanfranco Baschiera, che aveva colpito a morte il loro aereo³⁷.

Due Liberators folgorati da un solo "Folgore"

In gennaio la IX Air Force tornò alla carica contro i porti del meridione, colpendo ripetutamente Napoli, Palermo e Messina, ossia i principali capolinea dei convogli diretti in Libia e Tunisia.

Durante una di queste azioni il 376th B.G., uno dei più prestigiosi reparti da bombardamento dell'USA-F, conquistò il non invidiabile primato di essere l'unico gruppo da bombardamento americano che in meno di due minuti perse due quadrimotori per opera di un unico caccia italiano. L'aspetto più sorprendente dell'episodio è costituito dal fatto che i due grossi B-24, il cui armamento comprendeva undici mitragliatrici da 12,7 mm a lunga portata, furono abbattuti da un MC.202 "Folgore" armato con due sole mitragliatrici SAFAT calibro 12,7 mm di portata inferiore alle Browning M.2 da 0,5 pollici³⁸. Il combattimento ebbe luogo intorno alle 16,30 dell'11 gennaio, durante un attacco del 376th B.G. sul porto di Napoli. La storia di questo Bombardment Group fornisce una chiara e convincente spiegazione di questo singolare evento.

Nel volo fra Abu Sueir (la base di partenza in Egitto) ed il golfo di Napoli il 376th B.G. aveva incontrato un largo fronte di perturbazioni atmosferiche che avevano costretto i velivoli a salire a 5.500 metri pas-

35 Fu affondata una corazzata e altre due danneggiate gravemente (n.d.A.)

36 "La Stampa", 21 gennaio 1943.

37 Secondo le cronache del tempo durante il bombardamento di Napoli dell'11 dicembre furono abbattuti tre B-24, contro la perdita di un caccia della difesa. (vedi "La Stampa" del 21 gennaio 1943, N. Arena, op. cit. vol. 4, p. 465 Bonacina Giorgio "Obiettivo Italia" cit in bibliografia). Tuttavia W. J. Walker (op. cit. p. 85) conferma la perdita di un B-24 del 98th B.G. contro la asserita distruzione di due "Messerschmitt 109" ad opera dei mitraglieri del 98th B.G. mentre non registra alcuna perdita del 376th B.G.. La perdita del B-24 del ten. Larry Kennedy è stata confermata all'A. da Herb Harper, storico del 98th B.G.. L'A concede ampio credito alle perdite dichiarate dalle due parti, inoltre precisa che in quel periodo la difesa di Napoli era affidata ai soli caccia italiani, quindi le identificazioni di caccia tedeschi effettuate dai bombardieri in azione su Napoli sino alla data del 21 giugno 1943 sono da ritenersi completamente errate. Il tenente pilota Lanfranco Baschiera, caduto in questa azione, era nato a Verona da famiglia di origine triestina, già volontario in Spagna, aveva combattuto sulla Manica col C.A.I. indi in Africa Settentrionale, dove aveva partecipato a 200 azioni, accreditandosi 14 vittorie aeree da solo od in collaborazione.

38 Walker James W., "The Liberandos" - a WWII History of the 376th Heavy Bombardment Group and its founding units", Editore: 376th Heavy Bombardment Group Veterans Association, Inc. Waco, Texas, 1994., p.90.

sando attraverso una compatta coltre di nubi. Subito dopo il decollo uno dei nove B-24 della formazione aveva dovuto rientrare per inconvenienti tecnici, pertanto il suo comandante, colonnello John Payne aveva riordinato i restanti otto in due pattuglie a punta di diamante di quattro velivoli ciascuna. Al loro arrivo nel cielo di Napoli, intorno alle 16,20, le pattuglie erano state accolte da un compatto sbarramento di contraerea, per eludere il quale avevano iniziato una preordinata serie di rapidi cambiamenti di quota e direzione. Queste brusche manovre avevano però allargato l'intervallo fra le due pattuglie. Di conseguenza, quando avevano iniziato la corsa di lancio sopra il porto, la loro reciproca distanza era divenuta quasi un miglio. Il B-24 n° 50 del colonnello Payne procedeva in testa, seguito dal velivolo n° 59 del tenente Louis Prchal, affiancato in ala sinistra dall'aereo del tenente Appold e da quello del tenente Brereton in ala destra. Nel frattempo dal vicino aeroporto di Capodichino si erano levate in rapida successione due pattuglie, la prima con cinque MC.202 e la seconda con tre, della 371ª Squadriglia Caccia (piloti: capitano Riccardo Monaco, tenenti Orazio Ferlin ed Orfeo Mazzitelli, sottufficiali Lo Schiavo, Pipistrello, Fattoretto, Fausti Fornaci e Franco Sarasino)³⁹. Di questa sparsa schiera di caccia, solo quelli di Monaco e Mazzitelli erano riusciti a raggiungere i bombardieri. Guardando verso il basso alcuni membri degli equipaggi dei B-24 avevano notato un paio di aerei che stavano velocemente salendo per portarsi in posizione d'attacco. Ma solo il velivolo di Monaco - un trentenne ufficiale di complemento napoletano il cui MC.202 gli americani erroneamente identificarono come un Me.109 - riuscì a portarsi alla stessa quota degli incursori.

Appena l'ebbe raggiunta Monaco si lanciò audacemente all'inseguimento puntando sul B-24 del tenente Appold. Mentre il supposto Me.109 stava serrando le distanze, il mitragliere di coda di Appold stava accovacciato nella sua ristretta postazione, pronto a somministrare una buona razione di piombo al baldo inseguitore. Con le armi puntate contro l'attaccante, il "tail gunner" aveva pazientemente atteso che la distanza scendesse a 400 metri prima di aprire il fuoco. Come tutti i suoi colleghi della IX Air Force il mitragliere sapeva che i caccia tedeschi avevano armi da 20 mm e 13 mm di portata superiore a quella delle sue Browning. Controllando la propria ansia, aveva atteso finché il caccia era arrivato alla distanza giusta, ma quando aveva azionato le leve di sparo, dalle sue mitragliatrici non era partito un sol colpo. Il caccia aveva invece già cominciato a sparare, sebbene da una distanza eccessiva per le sue SAFAT. Nell'ansia di colpire per primo Monaco aveva forse dimenticato che le sue mitragliatrici avevano un tiro efficace sino a 200 o 300 metri. Visto lo scarso successo delle sue prime raffiche, il pilota del Macchi aveva cambiato tattica. Mentre attaccava aveva notato che la torretta di coda del B-24 di Appold era rimasta sorprendentemente inattiva e pure la reazione delle armi del resto della formazione era stata alquanto fiacca. Con una intuizione che si rivelò esatta, Monaco aveva deciso di continuare l'attacco, ma puntando su un bersaglio situato in una posizione, che lo avrebbe meno esposto al fuoco degli altri quadrimotori. Pertanto con una elegante virata a destra si era collocato un centinaio di metri dietro il B-24 del tenente Prchal, che stava in coda alla pattuglia. A questo punto lasciamo la parola al sergente Theodore (Ted) Draskowsky, mitragliere di coda del B-24 di Payne, che nella formazione occupava il posto davanti a quello di Prchal: *"Stavo armeggiando attorno alle mie mitragliatrici cercando di metterle in funzione, quando diedi un'occhiata fuori dal mio finestrino. Sulla mia sinistra, a circa ore cinque, si era piazzato quel Me.109 tedesco⁴⁰, che stava procedendo di pari passo insieme a noi. Era a meno di cento yards⁴¹. Avrei potuto colpirlo anche con una doppietta. Brandii le mie armi verso di lui, ma lui dovette vedere il movimento perché si piegò sulla sinistra e ci venne sotto. Tentai ancora di sparargli ma non mi riuscì⁴²".* A bordo dei quadrimotori, le veloci manovre del Macchi di Monaco erano state seguite con molta attenzione. Tutti i mitraglieri

39 I sottufficiali erano il m.llo Lo Schiavo Antonio, i sergenti maggiori Pipistrello Aldo, Fattoretto Gastone, Fornaci Fausto e e Sarasino Franco. Relazione Operativa 371ª Squadriglia Autonoma, in "Relazioni Operative 3ª Squadra Aerea" (AUSSMA)

40 "Jerry" nel testo originale.

41 Equivalenti a 91,44 metri, n.d.A.

42 Lettera del sergente Theodore D. Draskowski del 10 dicembre 1990, riportata da Walker James W. op. cit. p. 91.

nella giusta posizione per puntare le loro armi contro l'intruso si erano preparati a dargli una lezione, ma al momento di azionare le armi, la quasi totalità si era inceppata appena sparati pochi colpi. Eccezionalmente erano rimaste in funzione quelle della torretta di coda di Brereton, che non avevano perso l'occasione di esplodere cinque lunghe raffiche contro l'agile caccia. Però nessun colpo era andato a segno. Incoraggiato dalla scarsa efficacia della reazione dei B-24, e mostrando pure una indubbia audacia, il pilota napoletano aveva dato tutto gas, accorciando ad una sessantina di metri la distanza dall'aereo di Prchal prima mettere in funzione le sue SAFAT. Data la corta distanza, quasi tutti i colpi avevano centrato il bersaglio. Il quadrimotore era uscito di formazione con due motori e la fusoliera in fiamme, poi si era avvitato a sinistra prima di sprofondare. Solo un uomo si era paracadutato prima che l'aereo si disintegrasse in una palla di fuoco. Ma non era ancora finita.



Capodichino, il capitano Monaco (al centro) esamina un grosso "bowie knife" recuperato dai rottami di uno dei due B-24D da lui abbattuti l'11 gennaio. Alla sua sinistra il sottotenente Orfeo Mazzei, uno degli "assi" del 22° Gruppo. (pgc. Bruno Minguzzi)

Vista la fulminea fine dell'aereo di Prchal, gli equipaggi dei tre B-24 superstiti avevano creduto di essere stati attaccati da un super armato Messerschmitt 109G pilotato da un grintoso "experthen". Nessuno avrebbe supposto che si trattava di un Macchi 202 pilotato da un medico napoletano, che combatteva con astuzia e coraggio in difesa della propria città. Nei primi due attacchi Monaco aveva consumato gran parte del munizionamento, tuttavia gliene rimaneva quanto bastava per un terzo tentativo. Perciò aveva deciso di insinuarsi fra gli aerei nemici collocando il suo aereo nella stessa posizione prima occupata dal B-24 di Prchal, dalla quale poteva sparare contro il capo formazione. Una mossa audace e nello stesso temeraria, perché ormai quasi tutte le armi dei B-24 erano state rimesse in funzione. Infatti le Browning delle torrette dorsali avevano avuto meno problemi di quelle di coda o delle laterali. Ma anche nel nuovo attacco Monaco esibì una sorprendente combinazione di impudenza, fortuna ed abilità.

Mentre manovrava per inserirsi nella posizione prescelta, i mitraglieri delle torrette dorsali dei tre B-24 avevano tentato di colpirlo, però senza successo perché anche brandeggiando le armi alla massima depressione, non riuscivano a puntarle sul caccia, dal momento che questo era troppo vicino e leggermente più in basso dei quadrimotori. Solo le armi inferiori, quelle laterali e quelle di prua avevano la possibilità di colpire Monaco. Ma sia le prime che le seconde avevano già manifestato gli stessi problemi di funzionamento delle torrette di coda. Il mitragliere laterale sinistro del B-24 di Brereton aveva azionato ripetutamente il dispositivo di riarmo della sua Browning, ma ogni volta l'arma aveva sparato un solo colpo prima di incepparsi. Funzionavano invece perfettamente le quattro Browning piazzate ai lati delle prue dei velivoli di Brereton e Appold. Però queste avevano avuto la possibilità di sparare solo qualche breve raffica nella manciata di secondi impiegata da Monaco per serrare sull'aereo di Payne. Il pilota napoletano si era portato talmente vicino al capo formazione che il mitragliere di coda Ted Drazowsky ne intravide i lineamenti prima che un proiettile da 12,7 mm centrasse il suo blindovetro. La lastra si incrinò togliendogli la visuale, ma i sette centimetri e mezzo di spessore del blindovetro bastarono a fermare il proiettile. Tuttavia quasi tutta la lunga raffica di pallottole esplosive, perforanti ed incendiarie uscita dalle SAFAT di Monaco era penetrata nel B-24 danneggiando parti vitali e ferendo membri dell'equipaggio. Mentre le fiamme divampavano entro il quadrimotore, la fortuna si dimostrò ancora una volta amica del sergente Drazowsky. Dopo violenti e reiterati sforzi riuscì a sbloccare la botola posteriore, da cui si lanciò col paracadute, subito seguito da un altro mitragliere. All'infuori di questi due, nessun altro abbandonò

l'aereo in fiamme, che andò a schiantarsi nei pressi di Acerno in Irpinia⁴³. La seconda vittoria di Monaco era stata assai più impegnativa a causa della energica reazione degli ufficiali navigatori che manovravano le armi di prua dei B-24 di Brereton e di Appold. Nel loro rapporto, essi affermarono di avere piazzato parecchi colpi sul caccia, che poi avevano visto bruscamente disimpegnarsi, indi cadere a spirale prima di infrangersi sulle sottostanti colline. Le loro dichiarazioni lenirono un po' il disappunto del 376th di avere perduto B-24 e diciassette uomini contro l'abbattimento di un solo caccia tedesco⁴⁴.

Alle due vittorie ottenute da Monaco le batterie contraeree della DICAT di Napoli ne aggiunsero una terza, mentre quarto B-24 fu reclamato dal tenente Mazzitelli, che era stato a fianco di Monaco durante la prima fase dell'intercettazione. Le cronache del tempo segnarono la caduta in mare nei pressi di Ischia del B-24 rivendicato da Mazzitelli, inoltre ne aggiunsero un quarto B-24 efficacemente mitragliato dal sergente Fornaci⁴⁵. In realtà ai due B-24 abbattuti da Monaco, il 376th B.G. dovette aggiungere solo altri due aerei danneggiati, però regolarmente rientrati alla base⁴⁶.

Nonostante le due brucianti perdite, la IX Air Force considerò bene riuscito il bombardamento dell'11 su Napoli, anche se nella realtà le sue bombe si dispersero sul centro della città, uccidendo venticinque civili⁴⁷. Smentendo il rapporto degli ufficiali navigatori di Brereton ed Appold, il capitano Monaco rientrò indenne alla base e dopo la guerra visse per anni nella sua città natale dedicandosi con successo alla professione di ostetrico⁴⁸. Per completare il quadro dei combattimenti aerei dell'11 gennaio, dobbiamo aggiungere che oltre ai Macchi di Monaco e Mazzitelli, altri due MC.202 della 371^a Sq. erano giunti a contatto balistico con la prima pattuglia di Liberators, ma avevano dovuto interrompere il combattimento per il cattivo funzionamento delle loro armi⁴⁹. Gli aerei di Monaco e Mazzitelli erano rientrati a Capodichino alle 17,05, mentre gli altri sei avevano fatto atterraggi scaglionati fra le 17,10 e le 17,23, a conclusione di missioni della durata media di quaranta minuti. Anche la 303^a Squadriglia di base a Capua era intervenuta con due Fabrizi F.5 ed un CR.42. Secondo il rapporto della 303^a uno dei suoi aerei era riuscito ad arrivare a contatto balistico con quattro "Liberators" sparando 120 proiettili da 12,7mm⁵⁰. Il rapporto non precisa quale caccia abbia sparato, ma è poco probabile che sia stato il CR.42 la cui velocità massima era di 430 Km/h, mentre i bombardieri raggiungevano le 303 miglia orarie (487 Km/h). Il disastro che aveva colpito la pattuglia di Payne propose inquietanti interrogativi al comando della IX Air Force. Nei giorni seguenti all'incursione su Napoli, presso la base del 376th B.G. ad Abu Sueir fu aperta una severa inchiesta per stabilire le cause del mancato funzionamento di buona parte delle armi di bordo durante l'azione dell'11 gennaio. Fu accertato che i dispositivi di recupero automatico delle Browning si erano bloccati per effetto del gelo, che aveva colpito soprattutto le armi nelle postazioni di coda ed in quelle laterali, ovvero le mitragliatrici piazzate nel tronco posteriore della fusoliera. La causa del grave inconveniente fu individuata nel tipo di olio impiegato nei meccanismi di recupero, che aveva densità e viscosità incompatibili con la bassa temperatura dell'alta quota raggiunta dai B-24 per sfuggire al fronte di perturbazione atmosferica durante

43 La località di caduta di questo B-24 è segnalata da "La Stampa" del 21 gennaio 1943.

44 Il resoconto di questo combattimento è tratta in massima parte da Walker James W., "The Liberandos" - a WWII History of the 376th Heavy Bombardment Group.

45 "La Stampa" del 21 gennaio 1943

46 Walker James W., op. cit. p.479. Il 98th Bomb Group non partecipò all'azione dell'11 gennaio 1943 (98th Bomb Group Mission II WW- WWII; notizia confermata all'A. da un e.mail del 20/3/2002 di Herb Harper 98th B.G. historian), Walker J. op. cit. elenca nel giorno 11 /1/1943 la perdita di due soli B-24 del 376th B.G.. I B.G. 98th e 376th erano all'epoca i soli gruppi da bombardamento pesante della IX Air Force)

47 Bonacina G. op. cit. p.172.

48 Testimonianza all'A. in data 16/3/2002 dell'allora tenente pilota Giuseppe Biron, amico e compagno di reparto del tenente Monaco a Napoli nel gennaio 1943.

49 Relazione Operativa Comando del 167° Gruppo Caccia in data 11 gennaio 1943, Relazioni Operative 3^a Zona aerea, AUSSMA.

50 Relazione Operativa della 371^a Squadriglia in data 11 gennaio 1943, Relazioni Operative 3^a Zona aerea, AUSSMA

il volo verso Napoli. Naturalmente l'inconveniente fu subito eliminato impiegando un olio idraulico con bassa temperatura di congelamento. Successive sperimentazioni effettuate ad alta quota confermarono la validità del provvedimento adottato⁵¹.

Il gennaio 1943 fu comunque un mese poco fortunato per il 376th B.G., che il 31 perse un secondo capo formazione durante una incursione su Messina, un obiettivo difeso da una contraerea la cui violenza e precisione talmente impressionò gli aviatori americani, che battezzarono "Ack-Ack Alley" (corridoio della contraerea) il cielo sopra la città dello Stretto⁵².

L'offensiva aerea contro i porti e gli aeroporti del Meridione e delle isole

Nel bimestre gennaio-febbraio il porto di Palermo fu uno degli obiettivi maggiormente colpiti dall'aviazione strategica alleata. Il maggiore numero di incursioni fu eseguito dai B-24 della IX AF che, dopo gli attacchi del 7 e 23 gennaio e quello del 2 febbraio, passarono la mano ai B-17 della XII Air Force, che bombardarono il capoluogo siciliano nei giorni 2 e 22 dello stesso mese.

A partire da febbraio, la XII A.F. accrebbe i suoi attacchi sul territorio italiano, prendendo di mira soprattutto i maggiori aeroporti del Sud e delle isole⁵³. Il 7, i suoi quadrimotori arrivarono per la prima volta sulla Sardegna, eseguendo il primo bombardamento diurno dell'aeroporto di Cagliari Elmas, che nel novembre precedente, grazie alle avverse condizioni meteorologiche, aveva evitato l'incursione di quattordici fortezze volanti del 97th B.G. Da allora Elmas era stata trascurata perché l'alto comando alleato aveva preferito indirizzare i suoi attacchi su obiettivi strategicamente più importanti, come i porti di Trapani, Palermo e Messina. L'attacco alla base aerea sarda era arrivato a meno di ventiquattro ore di distanza da una riuscita azione effettuata da bombardieri Ju.88 ed aerosiluranti He.111H del I./KG.26, che dopo essere decollati dalla Sardegna, avevano alquanto maltrattato un convoglio in navigazione fra Algeri ed Orano affondando i piroscafi EMPIRE WEBSTER ed EMPIRE BANNER⁵⁴.

Sull'aeroporto Elmas si avvicendarono cinquantuno bombardieri (quattordici B-17 del 97th B.G., diciotto B-17 del 301st e diciannove B-26 del 17th B.G.) scortati da quaranta P-38 degli F.G. 1st e 82nd, che attaccarono in più ondate fra le 15,08 e le 15,55, coprendo la superficie del campo con centinaia di bombe, fra cui molte da 1.000 libbre. Il risultato fu giudicato soddisfacente dalle NAAF i cui ricognitori accertarono parecchi incendi ed almeno venticinque aerei distrutti a terra. Otto caccia avevano contrastato l'incursione attaccando la formazione del 301st B.G. I mitraglieri di questo Group si vantano di avere distrutto due Me.109 e danneggiato due Re.2001, mentre i piloti dei P-38 del 1st F.G. rivendicarono un terzo Me.109 che li aveva attaccati sulla rotta di ritorno. Per non essere da meno i mitraglieri dei Marauders aggiunsero alla lista delle presunte vittorie altri due Messerschmitt⁵⁵. In realtà l'incursione avevano avuto effetti abbastanza devastanti. Gli italiani avevano accusato gravi danni a tre S.79 e quattro Cant.Z 506, e danni più leggeri ad altri dieci aerei. I tedeschi avevano avuto dieci aerei distrutti o danneggiati fra cui alcuni degli

51 Walker James W, op. cit. p.93.

52 Walker James W, op. cit. p.86. E.mail all'A., Thursday, December 14, 2000 05:15 AM, da Mr. William H. Hassard, già 2nd Lt. navigator del 376th B.G.

53 Risparmiò invece l'aeroporto di Pantelleria, utilizzato dagli MC.202 del 1° Stormo addetti alla scorta dei convogli, perché in quel momento la priorità spettava alle basi dei bombardieri italo tedeschi che disturbavano il traffico navale Alleato, N.d.A.

54 L'attacco al convoglio aveva avuto luogo il 6 febbraio, gli affondamenti sono confermati da : The Twelfth Air Force History, cit. Chap.VII, p. 16.

55 The Twelfth Air Force History, cit. Chap.VII, p. 16.



Capodichino inizio 1943. Macchi MC.202 della 371^a Squadriglia (22° Gruppo C.T.). (pgc. Franco Sarasino)

to di sorpresa le batterie contraeree, tuttavia il loro serrato ma impreciso tiro di sbarramento non aveva creato particolari problemi agli incursori, che tirarono diritto sino sul bersaglio. La prima passata eseguita dal 93rd aveva provocato subito vasti incendi nella zona portuale. Nonostante il denso fumo il 376th B.G., che seguiva appresso, aveva potuto effettuare un lancio abbastanza preciso centrando in pieno una nave attraccata alle banchine. Se la contraerea non era stata un problema, lo divennero subito dopo i caccia. Appena svuotate le stive dalle bombe gli otto B-24 del 376th B.G. avevano dovuto vedersela con una mezza dozzina di caccia fra MC.202 e MC. 200 del 22° Gruppo decollati da Capua e Capodichino. Essendo l'allarme stato tempestivo, i caccia avevano potuto salire a 6.000 metri e persino avere il tempo di scegliere la posizione più favorevole per l'attacco. Appena i Liberators erano usciti dalla zona battuta dagli shrapnel della contraerea, i caccia si erano lanciati in picchiata a tutto motore col sole alle spalle. La veemenza del loro attacco aveva sorpreso persino i veterani del 376th Bomb Group: *"I caccia [ci] attaccarono alla fine della corsa di lancio. Tre o forse cinque Me.109 più due FW.190 eseguirono ripetuti passaggi da tutti gli angoli favoriti dal sole alle spalle. I piloti dei caccia si dimostrarono estremamente aggressivi serrando le distanze a meno di cinquanta yarde prima sgusciare in picchiata sotto i [nostri] tormentati bombardieri. Queste tattiche resero i caccia un facile bersaglio per molti dei mitraglieri della formazione. Il mitragliere di coda del capitano Crouchley affermò di avere piazzato una buona raffica su un Me.109, che poi aveva visto andare giù emettendo fumo. Il mitragliere della postazione inferiore dello stesso aereo sparò ad un Me.109 che si era avvicinato da sotto sino a circa venticinque yarde. Il caccia si incendiò e fu poi visto mentre si fracassava in mare"*. Nonostante l'abilità dei suoi mitraglieri *"l'aeroplano di Crouchley era stato malamente colpito. Con una grande quantità di buchi in ali e fusoliera"*⁵⁶.

I mitraglieri del 376th rivendicarono anche un terzo Me.109. Come al solito gli equipaggi americani avevano preso grossi abbagli circa le identificazioni, confondendo i MC.202 con i Me.109 ed i MC.200 con i Fw.190⁵⁸. I MC.200 si erano esposti al fuoco meno dei MC.202, perché dopo essersi infilati in picchiata fra i B-24 sparando furiosamente, non avevano potuto ripetere l'attacco data la loro scarsa velocità orizzontale ed ascensionale, mentre i "Folgore" avevano agevolmente ripetuto l'attacco così tante volte che al loro rientro gli americani riferirono con disappunto che *"la battaglia era durata trenta minuti buoni"*⁵⁹.

He.111H ed Ju.88A che il giorno precedente aveva attaccato il convoglio. C'erano inoltre stati ventisei morti e trentatré feriti fra il personale italiano e tedesco. Come contropartita gli americani ebbero quattro aerei abbattuti dalla caccia italiana, che invece non accusò alcuna perdita⁵⁶.

Il 7 febbraio Napoli fu bombardata per la sesta volta dal 376th B.G. che in questa missione fu affiancato per la prima volta dai B-24 del 93rd B.G.. L'arrivo dei Liberators non aveva col-

56 Santoro G. op. cit. p. 521.

57 Walker, J.W op. cit., p.104.

58 Walker, J.W op. cit., Mission Summary p.104. È sorprendente che nonostante la lunghezza del combattimento gli equipaggi dei Liberators non abbiano identificato correttamente i loro avversari. Ammettiamo tuttavia che occhi non esercitati potevano confondere i MC.202 con i Me.109. Risulta invece un po' più difficile ammettere la confusione fra vecchi e riconoscibili MC.200 ed i molto diversi e più prestanti Fw.190.

59 Walker, J.W op. cit., p.104.

Uno dei MC.202 si era distinto in un temerario e vittorioso attacco contro il B-24D "*Babe The Big Blue Ox*" del capitano Brereton., un pilota alla sua sesta missione sulla città partenopea, che in quel momento occupava l'ultima posizione in coda alla formazione. Audacemente il caccia aveva serrato sotto sino ad una trentina di metri. Con un violento scarto aveva evitato di collidere col quadrimotore, ma non prima di avergli inflitto un colpo mortale. Centrato da una scarica di perforanti incendiarie da 12,7 il serbatoio alare sinistro di Brereton aveva preso fuoco costringendo il pilota ad uscire dalla formazione. Poco dopo, mentre le fiamme si estendevano a tutta la fusoliera, si era visto il quadrimotore picchiare sempre più rapidamente con il Macchi alle calcagna. A circa 2.400 metri di quota il grande aereo era esploso spargendo decine di frammenti sulla superficie del mare⁶⁰. Nel rapporto operativo del 7 febbraio il 22° Gruppo Caccia segnò cinque quadrimotori come probabilmente abbattuti, ammettendo però la perdita di un Macchi e danni ad un secondo. Oltre alla perdita del "*Babe The Big Blue Ox*" e di otto uomini d'equipaggio, il 376th B.G. denunciò danni ad altri due B-24⁶¹. Ma la perdita di Brereton sollevò alcune critiche al capo formazione maggiore Hahn, perché subito dopo l'attacco dei caccia, invece di aumentare l'andatura l'aveva diminuita trasformando i suoi bombardieri in una formazione di "*oche sedute*": Questa almeno fu la sensazione dei capi equipaggio dell'ultimo scaglione cui apparteneva il B-24 abbattuto⁶². Certamente il fatto sarebbe sembrato loro ancora più spiacevole se avessero saputo che l'aereo di Crouchley era stato "bucato" dalle 12,7 di un Macchi invece che dalle 20 mm di un Me.109.

Il 17 febbraio Elmas subì un nuovo attacco. Intorno alle 14,06 ventiquattro B-17 del 301st B.G. scortati da ventitré P-38 del 1st F.G., scaricarono 3.296 bombe a frammentazione da 20 libbre e 12 bombe a scoppio ritardato da 500 libbre. Forse per l'effetto combinato della contraerea e dei combattimenti ingaggiati con i caccia, la maggiore parte dei bombardieri aveva mancato il bersaglio colpendo l'abitato di Cagliari, dove causò danni e vittime (114 morti e 236 feriti), mentre praticamente risparmiò l'aeroporto, dove si ebbero solo leggeri danni alle installazioni ed un piccolo aereo da turismo completamente distrutto. Alle 14,51 toccò a Villacidro, bombardata da quarantadue B-25, poi a Decimomannu attaccata solo da tre B-26. La pioggia di bombe a frammentazione provocò pochi danni in ambedue gli aeroporti, nonostante l'ottimistica valutazione degli equipaggi americani, che dichiararono che a Decimomannu erano stati distrutti fra i 30 ed i 50 aerei ed inoltre era stato innescato un grande incendio⁶³. In realtà, sebbene a Villacidro la pioggia di bombe a frammentazione avesse fatto pochi danni, essa aveva provocato una mezza strage fra il personale uccidendone 59 e ferendone 71⁶⁴. Sono meritevoli di speciale menzione anche i combattimenti aerei avvenuti sopra le due località. I caccia italiani avevano attaccato i B-26, abbattendone due nonostante la presenza dei P-38 di scorta. Gli americani ammisero la perdita dei due B-26, attribuendola ad una collisione sopra l'obiettivo, ma rivendicarono la distruzione di tre Macchi MC.200 e di un Focke Wulf 190, ovvero di due tipi di aerei che a quell'epoca non erano sulle basi sarde⁶⁵. A parte il banale errore di identificazione, gli americani abbatterono effettivamente due Re.2001, però oltre ai due citati B-26, lasciarono sul campo anche un P-38 del 1st F.G.⁶⁶.

Il 20 febbraio i B-24 della IX Air Force bombardarono Napoli, trovando solo contraerea e nessun caccia, poiché circa un'ora prima c'era stato un preallarme a seguito del quale il comandante del 22°

60 Walker, J.W op. cit., p.104.

61 La ricostruzione di questo combattimento è basata sul libretto dei voli e sulla testimonianza all'A. dell'allora ten. pilota Giuseppe Biron (resa aper via telefonica, 10 aprile 2001), il Mission Summary del 376th B.G., Walker James W., "The Liberandos ecc.", op. cit. pp. 104 e 539. U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945. Library of Congress Reprint of 1973 edition, 1991.

62 Walker, J.W op. cit., p.104.

63 The Twelfth Air Force History, cit. Chap.VII, p. 17.

64 Arena N. op. cit. vol.4°, p. 329.

65 The Twelfth Air Force History, cit. Chap.VII, p. 17.

66 Santoro G. op. cit. p. 521.



Gravemente danneggiato il 20 febbraio su Napoli il B-24D "Blonde Bomber" del 98th B.G. fu costretto ad atterrare nei pressi di Pachino, dove fu catturato dalla Regia Aeronautica (collezione Ferdinando Pedriali).

Gruppo aveva ordinato il decollo in massa del suo reparto. Dopo avere incrociato inutilmente per circa 40' sulla zona di Napoli, i caccia erano rientrati per rifornirsi di carburante, ma sfortunatamente mentre l'operazione era ancora in corso arrivarono i bombardieri. Il mancato intervento del 22° Gruppo procurò al suo comandante, maggiore Vittorio Minguzzi, una nota dello Stato Maggiore Aeronautica per avere *"mancato di previdenza impiegando tutte le sue forze al preallarme"*⁶⁷. Un richiamo forse un po' affrettato, dato che all'epoca il servizio di avvistamento era alquanto rudimentale e non esisteva un centro Guida Caccia. Infatti sino alla fine del mese di marzo le uniche stazioni RDL (Radiolocalizzazione) funzionanti erano quelle tedesche operanti in Sicilia e Sardegna a servizio della Luftwaffe. La difesa di Napoli non aveva un servizio di avvistamento radar funzionante in modo continuo. I suoi apparati erano spesso in avaria, il personale era poco addestrato, e pertanto incline a commettere frequenti errori di interpretazione, identificazione ed individuazione delle coordinate degli aerei avvistati. Appunto a causa delle imprecise indicazioni fornite dallo scadente servizio di avvistamento, erano abbastanza frequenti i falsi allarmi⁶⁸. È quindi probabile che le responsabilità della falsa partenza del 22° Gruppo siano state in seguito chiarite, dato che il maggiore Minguzzi, il cui valore e capacità erano fuori discussione, fu confermato al comando del 22° Gruppo. Inoltre tre settimane dopo il vecchio Servizio Avvistamento, fu sostituito da un Comando Caccia con sede a Capodichino.

Nonostante l'assenza dei caccia, la formazione della IX Air Force non era rientrata dall'incursione del 20 senza pagare il dovuto tributo. Gravemente danneggiato dalla contraerea agli impianti di bordo e con un motore fuori uso, il B-24D "Blonde Bomber" del 98th B.G. tentò di raggiungere Malta. Tuttavia, giunto sull'estremità sud orientale della Sicilia i suoi piloti lo portarono all'atterraggio su un campo secondario della Regia Aeronautica nei pressi di Pachino. Probabilmente avevano male interpretato alcuni segnali lanciati da terra. Infatti accortisi dell'errore appena toccata la pista, avevano riattaccato i motori tentando di riprendere quota. Tentativo fallito, sia a causa della mancanza di un motore, sia perché il pesante B-24 aveva affondato le ruote nel terreno cedevole. Prelevato da piloti italiani, quattro giorni dopo il "Blonde Bomber" fu trasferito al Centro Sperimentale di Guidonia, dove fu trattenuto per un certo tempo per esami e prove di volo. Indi gli stessi piloti di Guidonia lo trasferirono al Centro Sperimentale della Luftwaffe di Rechlin, che lo trattene definitivamente⁶⁹.

67 Dichiarazione del Gen. Fougier, Verbale riunione Capo di S.M.G. del 24 febbraio 1943, da "Verballi delle Riunioni tenute dal SMG, ecc", op. cit. p. 55.

68 Minguzzi Vittorio, "Memorie, Appendice 05 - la difesa aerea dell'Italia", copia nell'archivio dell'A. p.g.c. dell'ing Bruno Minguzzi.

69 Brotzu, Caso e Cosolo, op. cit. vol.6, p. 81.

Il 27 febbraio, i bombardieri tornarono per la quarta volta su Cagliari. Indi si ripresentarono il 1° marzo, colpendo la città, lo scalo ferroviario ed affondando tre navi all'ancora nel porto⁷⁰. Nell'incursione del 27, la XII Air Force aveva lasciato sul terreno un B-17 ed un B-26. Il primo abbattuto dai caccia del 24° Gruppo CT ed il secondo dai Me.109 dello JG.51. Nonostante le rivendicazioni dei bombardieri e dei loro caccia di scorta, (tre caccia dell'Asse abbattuti), i caccia italo tedeschi non ebbero perdite, eccetto un Re.2001 danneggiato durante l'atterraggio a Monserrato e quattro RE.2001 lievemente danneggiati nel combattimento⁷¹.

In marzo, il IX Air Command e la NASAF intensificarono i loro bombardamenti su Napoli, Palermo e Messina, i cui porti e scali ferroviari costituivano i cardini, cui era imperniato il sistema di comunicazioni marittime e ferroviarie che trasferiva i rifornimenti in Tunisia. Per usare le parole di Churchill, l'aviazione alleata *"oltre a bloccare Tunisi, dove si trovavano ancora importanti aliquote d'aviazione tedesca, infieriva sui porti della penisola italiana. Palermo Napoli e La Spezia furono attaccate sempre più duramente via via che le nostre disponibilità di apparecchi aumentavano, mentre l'Italia settentrionale veniva bombardata dalla RAF con basi in Inghilterra"*⁷². Molte parole per non dire che i bombardamenti sull'Italia settentrionale facevano parte della strategia terroristica decisa dai due "Grandi" a Casablanca per indurre l'Italia ad uscire dal conflitto.

In marzo le ricognizioni offensive dei Marauders coprivano già tutta l'aerea del Tirreno, arrivando sino alla Corsica ed al golfo di Genova. Quindi il Mediterranean Air Command era perfettamente e tempestivamente informato circa le coordinate e le rotte seguite dai convogli, che da Palermo e da Napoli erano in viaggio per la Tunisia. Le loro informazioni venivano trasmesse alla NASAF ed al Coastal Air Command, che potevano tempestivamente allertare i loro reparti, per poi lanciarli all'attacco appena le navi sbucavano a sud delle Egadi. La fiducia nella precisione dei B-17 era molto aumentata dopo l'azione del 26 febbraio, nella quale venti Fortezze Volanti accuratamente indirizzate sull'obiettivo dai ricognitori, avevano intercettato un convoglio di ventisei unità navali in navigazione nel basso Tirreno, nei pressi dell'isola di Lipari. Nonostante il lancio fosse stato effettuato da 4.500 metri contro bersagli in movimento, gli aviatori americani affermarono che le bombe erano cadute con tale precisione da mandare a fondo una unità ed incendiarne altre quattro⁷³.

Visti i buoni risultati, i bombardamenti in quota contro i convogli divennero una pratica corrente della NAAF. Tuttavia un attacco effettuato il 20 marzo da ventuno B-24 e venticinque P-38 contro le motonavi MARCO FOSCARINI e NICOLÒ TOMMASEO, fu mandato a vuoto dalla pronta reazione degli aerei e delle unità di scorta. Due aerei furono abbattuti dalla torpediniera ANTARES ed un terzo dal Bf.109 G6 del II/JG53 pilotato dall'oblt. Günter Hess⁷⁴.

Nello stesso mese aerosiluranti e bombardieri notturni britannici, iniziarono a penetrare nel golfo di Napoli per attaccare i convogli e le unità isolate prontamente segnalate dalla loro ricognizione. Il 22 marzo bombardieri Wellington attaccarono un convoglio a 4 miglia a sud di Capri, affondando la grossa motonave MANZONI da 4.600 tonnellate. I caccia notturni decollati da Capua non riuscirono ad intercettare gli incursori. Lo stesso deludente risultato lo avevano ottenuto, la notte precedente, tre CR.42 CN della 303ª Squadriglia Caccia Notturna inviati ad intercettare una formazione di Wellington, che stava attaccando gli aeroporti di Napoli. La stessa delusione si era avuta anche nella notte del 25, quando altri tre CR.42 CN erano stati inviati invano alla ricerca di aerosiluranti britannici che stavano dando la caccia a dei convogli nella zona Ischia - Procida - Capo Miseno.

Ormai i pesanti bombardamenti sui porti e su località del meridione e delle isole erano diventati la

70 The Twelfth Air Force History, cit. Chap.VII, p. 17.

71 Arena N. op. cit. Vol.4, p. 330.

72 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, Vol. 4, p. 851.

73 Craven & Cate, op. cit. vol.II, p.187.

74 Giorgerini Giorgio "La Guerra Italiana sul mare", cit. p.555. Jochen Prien op. cit. p.540.



Napoli Capodichino, 1943. Pilota del XXI Gruppo C.T pronto al decollo su un D.520. Notare il dispositivo di mira a riflessione ed il maniglione di sgancio della capotte. (pgc. Franco Sarasino).

quotidianità. La XII Air Force aveva da poco ricevuto due nuovi gruppi da bombardamento pesante (99th e 2nd, ambedue su B-17) e due da bombardamento medio (321st e 320th, il primo su B-25, il secondo su B-26)⁷⁵. Il raggio d'azione dei bombardieri medi permetteva loro di raggiungere tutti gli obiettivi della Sardegna. Pertanto la XII Air Force aveva potuto aumentare il numero delle azioni sul territorio italiano, senza peraltro diminuire la pressione sui più strategicamente importanti obiettivi della Tunisia.

Napoli e Messina erano sempre in cima alla lista degli obiettivi della IX AF, che il 1° marzo inviò il 98th B.G. a bombardare il porto della città partenopea ed il 376th a bombardare quello della città di Messina. Il 376th B.G. riservò una particolare attenzione al terminale dei ferry boats, che facevano la spola attraverso lo Stretto. I ventuno B-24 del 98th fecero a loro volta un eccellente lavoro affondando entro il porto di Napoli il cacciatorpediniere MONSONE e tre navi mercantili, ed inoltre danneggiando un secondo CT e due navi da carico. Come al solito molte bombe andarono fuori obiettivo cadendo sul centro urbano, dove colpirono due ospedali e molte case d'abitazione, uccidendo o ferendo 228 persone fra militari e civili. Questa volta il servizio d'avvistamento si era dimostrato particolarmente efficiente. Diciassette aerei del 22° Gruppo, tempestivamente saliti in quota, riuscirono ad arrivare a contatto balistico con la formazione del 98th abbattendo un quadrimotore e danneggiandone altri due in così malo modo da rivendicarne il probabile abbattimento. L'unica vittoria confermata fu assegnata al D.520 pilotato dal maggiore Vittorio Minguzzi, che aveva assai abilmente utilizzato gli ultimi dieci colpi da 20mm per il cannone del caccia francese ancora disponibili presso il suo Gruppo⁷⁶. Un altro B-24 fu rivendicato dalla DICAT.

Avevano invece corso meno rischi i tre dei B-24 del 98th, che non avendo avuto la possibilità di rag-

75 Rust C. Kenn, op. cit. p. 4.

76 Minguzzi Vittorio, "Memorie - La difesa di Napoli".

giungere Napoli, avevano scelto come bersagli alternativi Staletti e Catanzaro⁷⁷. Il 376th B.G. in azione su Messina trovò la usuale calorosa accoglienza riservata ai loro aerei dalla ormai ben conosciuta *Ack Ack Alley*. Questa volta il tributo alla contraerea dello Sretto fu pagato dall'aereo del comandante la formazione, maggiore Thoomey, il quale trovò la sua tomba in acque siciliane. Gli altri sette aerei reduci dall'incursione rientrarono alla base esibendo la solita generosa collezione di buchi, ormai abituali per i velivoli reduci dalla *Ack Ack Alley*⁷⁸.

Il 6 marzo la IX A.F. aveva dovuto improvvisamente interrompere i quotidiani bombardamenti sul Meridione, poiché i suoi B-24 erano stati richiesti per urgenti azioni tattiche contro le divisioni di Rommel che attaccavano l'8^a Armata sulla linea del Mareth. Le quattro puntate del feldmaresciallo verso Medenine avevano incontrato una fortissima resistenza sia in cielo che in terra, pertanto a sera i reparti italo tedeschi avevano ripiegato sulle linee di partenza lasciando sul terreno circa quaranta carri armati.

Il 22 marzo i B-17 della XII A.F. avevano nuovamente messo alla prova i loro perfezionati traguardi di puntamento Norden, nel corso del loro primo attacco sul porto di Palermo. Ventiquattro fortezze volanti del 301st B.G. avevano lanciato sull'antica capitale della Trinacria 130 tonnellate di bombe da 7.300 metri di quota. Tre mercantili erano affondati accanto alle banchine, mentre una nave carica di munizioni si era disintegrata lanciando rottami infiammati in tutte le direzioni⁷⁹. Al buon numero di bombe centrate su legittimi obiettivi militari, i B-17 ne avevano aggiunte alcune dozzine che avevano causato gravi distruzioni in città, facendo - miracolosamente - appena 38 morti fra la popolazione civile⁸⁰. I mitraglieri del 301st avevano voluto dare lustro alla loro azione rivendicando l'abbattimento di sei caccia⁸¹. Da parte loro le difese si attribuirono la distruzione di tre B-17 senza alcuna perdita fra in caccia italiani o tedeschi⁸².

Nella notte sul 31 marzo, gli Wellingtons degli Squadrons 150 e 142 (NAAF) sganciarono bombe dirompenti sull'aeroporto di Decimomannu ed all'indomani B-17 del 97th B.G. scortati da P-38 del 1st F.G. dispensarono il loro carico esplosivo sui campi di Villacidro, Monserrato, Decimomannu ed il porto di Cagliari. I danni furono ovunque ingenti. A Decimomannu e Monserrato si ebbero in totale venticinque morti, molti feriti, e quaranta aerei distrutti o danneggiati, fra cui Re.2001 del 160° Gruppo CT, aerosiluranti S.79 e bombardieri Cant.Z 1007 bis. Nel porto di Cagliari furono affondate tre navi, fra cui il piroscafo ALBISSOLA, appena arrivato con dieci siluri per gli aerosiluranti S.79⁸³. Alle perdite subite a terra l'Aeronautica Sardegna dovette aggiungere anche un MC.202 e un Re.2001 abbattuti nel corso delle



Capodichino, il tenente Servadio del 22° Gruppo accorre al suo aereo per una partenza su allarme. (pgc. Franco Sarasino)

77 Bersagli alternativi, ovvero TO's (*targets of opportunity*, secondo il codice USAAF)

78 La descrizione delle azioni della IX A.F. del 1° marzo è basata sui Mission Summary di Walker J.W (op. cit. p. 479) su "98th Bom Group Mission - WWII", pgc. Herb Harper 98th Bomb Group Wing Association, e su: Minguzzi Vittorio, Memorie - La difesa di Napoli.

79 Rust K. Op. cit. p.16.

80 NATAF Int/Opsum AI 99 period ending 1920 hours, 23 / 3.AFHRA A-6011, e Bonacina op. cit. p.180.

81 Rust K. Op. cit. p.16.

82 Arena N. op. cit. vol.4 p. 182.

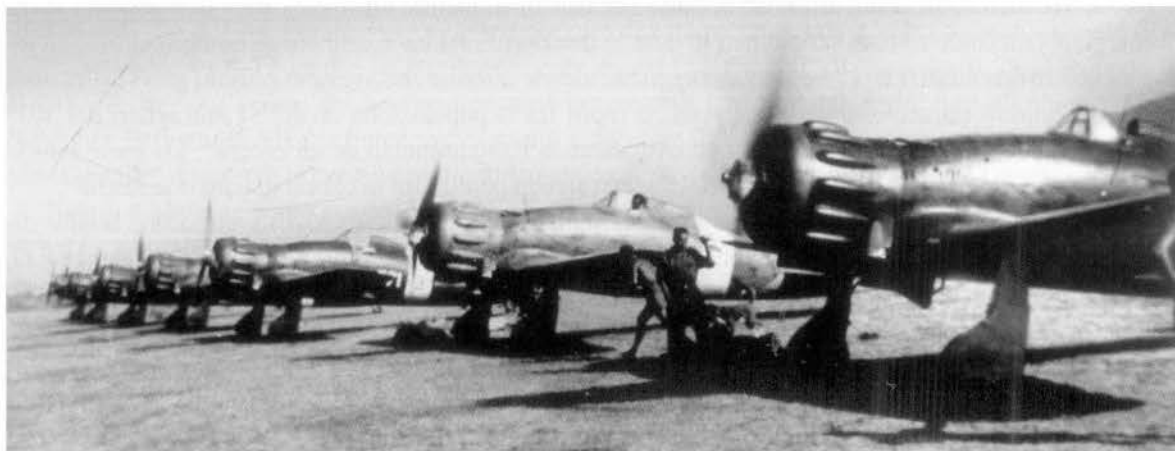
83 Santoro G. op. cit. vol.II p. 521.



Napoli Capodichino, aprile 1943. Il tenente pilota Bruno Bortolotti del XXI Gruppo C.T.. In 2° piano un MC.202 ed alcuni MC.200. (pgc. Franco Sarasino).



Napoli Capodichino, 1943. Il tenente pilota Servadio sull'ala di un MC.202 del XXII Gr. C.T. (pgc. Franco Sarasino).



Schieramento di MC.200 della 371ª Sq. (XXII Gruppo C.T.). (pgc. Franco Sarasino).

battaglie aeree, che però erano costate agli incursori la perdita di tre B-17. Un quarto B-17 fu meritatamente assegnato all'artiglieria contraerea⁸⁴. L'accanimento contro gli aeroporti sardi dipendeva soprattutto dall'attività degli aerosiluranti e dei bombardieri, che da quelli decollavano per insidiare i convogli in navigazione lungo le coste del Nord Africa francese⁸⁵.

84 Arena N. op. cit. vol.4 p. 333.

85 RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 86.

I bombardamenti dell'aprile 1943

In aprile, mentre in Tunisia la situazione dell'Asse stava rapidamente deteriorandosi, l'aviazione alleata aveva aumentato la frequenza e la violenza dei suoi bombardamenti sul territorio italiano con l'obiettivo di infliggere colpi mortali al sistema di trasporti aerei e navali che nonostante i forti danni continuava ostinatamente a funzionare alimentando la resistenza delle armate italo tedesche. Numerosi e pesanti attacchi erano stati sferrati contro gli aeroporti della Sardegna, della Sicilia e dell'Italia meridionale, senza peraltro trascurare le installazioni portuali di Trapani, Catania, Palermo, Messina e Napoli.

A seguito dello spostamento delle basi dei gruppi da bombardamento pesante della IX Force dal Delta del Nilo alla zona di Bengasi, i B-24 che attaccavano obiettivi italiani potevano ridurre il carico di carburante a vantaggio di quello esplosivo. Napoli condivise con Messina il privilegio di essere una delle città più bombardate nel mese di aprile. Una serie incessante di bombardamenti apportò vaste distruzioni alla zona

portuale, agli scali ferroviari ed a tutti i quartieri urbani, nonostante il potenziamento delle batterie della DICAT e la entrata in funzione sull'aeroporto di Capodichino di un Comando Guida Caccia agli ordini del tenente colonnello Marco Minio Paluello, che ridusse i tempi d'intervento dei caccia intercettori, mettendo fine ad infortuni come quello accaduto il 20 febbraio precedente⁸⁶. Nel corso del mese di aprile, città e porto furono l'obiettivo di sessantaquattro sortite delle "Flying Fortresses" della XII AF, di ottantatré dei Liberators della IX AF ed infine delle sedici dei B-24 del 178 Squadron britannico aggregato al IX Air Command⁸⁷.

Il Mediterranean Air Command aveva inaugurato il mese con una serie di furibondi attacchi dei bombardieri pesanti, il primo dei quali effettuato, nella notte sul 2, dai B-24 britannici del IX Bomber Command, che colpirono il terminal del ferry boat di Messina. Nel mattino seguente, mentre lo stesso reparto sferrava un pesante attacco sull'aeroporto di Crotone, una coppia di B-24 britannici aveva portato a termine una missione speciale sui terminali dei ferry boat di Messina e Villa San Giovanni. Il 161° Gruppo Autonomo Caccia di base a Reggio Calabria abbatté un B.24 dello squadron 178, ma la reazione dei quadrimotori colpì a morte un MC.202 ed un D.520⁸⁸. Anche Palermo fu bombardata nonostante la pesante copertura di nuvole, che impedì agli attaccanti di avere una buona visuale della zona del porto. Dato che il capo formazione del 376th B.G., maggiore Sibert, aveva preventivamente stabilito di non riportare alla base nessuna delle 226 bombe da 500 libbre caricate sui B-24, la precisione del bombardamento fu ovviamente approssimativa e pure largamente inefficace.

Il medesimo 2 aprile fu invece un giorno fortunato per Napoli, che nel tardo pomeriggio evitò la visita di ventisette B-24 del 98th B.G. grazie alla pesante copertura di nuvole su tutta la Campania, che



Il mitragliere di un Liberator del 376th B.G., indica il blindovetro della sua torretta caudale, incrinato ma non perforato dal proiettile di un caccia. (da 376th B.G. History).

86 Circa il Comando Guida Caccia di Capodichino cfr. Vittorio Minguzzi "Memorie", capitolo "La difesa di Napoli".

87 Air phase of the Italian campaign, p.12, AFHRA K-1014.

88 Arena N. op. cit. vol 4, p.185.



Napoli - Capodichino Re.2005 della 362^a Squadriglia. Sebbene prestazioni ed armamento di questo bellissimo aereo corrispondessero alle più fervide attese di ogni pilota da caccia, fu prodotto in pochissimi esemplari, di cui la maggiore parte partecipò alla difesa di Napoli. (collezione Ferdinando Pedriali)

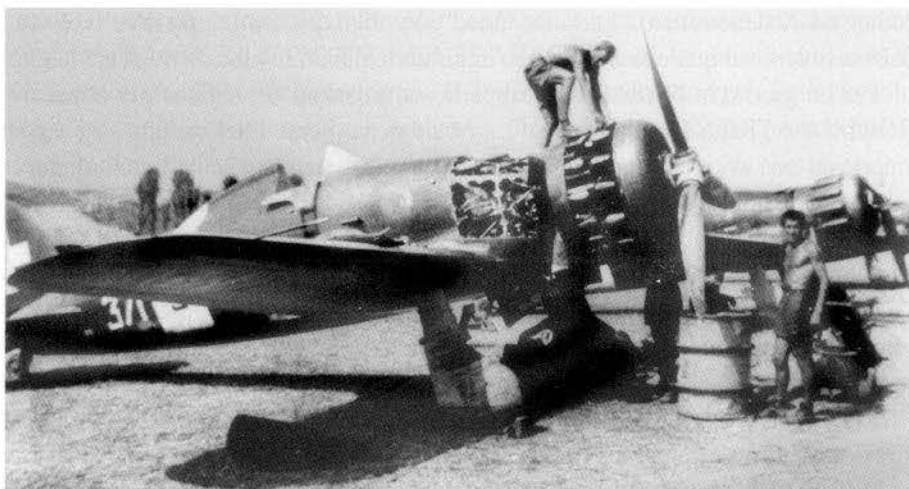
del "Sagittario" per la prima volta il Gruppo aveva potuto affrontare i quadrimotori con una pattuglia di aerei tutti armati con cannoni da 20mm. Tuttavia i caccia di preda bellica francese, che in quel periodo erano in distribuzione a vari reparti intercettori della penisola, erano armati con un solo cannone da 20 mm con una riserva di appena 60 colpi. Per il 22° era stato un ambito privilegio mandare in azione per la prima volta un esemplare del velocissimo e moderno Re.2005 "Sagittario", appartenente all'esigua schiera di moderni caccia tardivamente prodotti per la Regia Aeronautica. L'aereo - che alla sua prima azione ebbe come pilota il comandante del 22° Gruppo, maggiore Minguzzi - disponeva di un formidabile armamento - tre cannoni automatici Mauser da 20 mm e due SAFAT 12,7mm - con il quale il combattimento contro i quadrimotori americani non era più solo una temeraria sfida.

Del primo combattimento del Re.2005 abbiamo un breve ed intenso resoconto del maggiore Minguzzi : *"Decollo alle 18,45 con il Re.2005 avendo come sezionari tre Macchi 202. Segue il resto del Gruppo con tre D.520, otto Macchi 202 e sei Macchi 200. Inizio subito a fare quota su Napoli e mi porto in rotta di intercettazione. Avvisto la formazione nemica quando si trova sulla verticale di Ischia; si tratta di quadrimotori del tipo Liberator. Decido di attaccare immediatamente anche a costo di distanziare i sezionari nella speranza di impegnare la formazione nemica prima che esegua la sua missione. Conto molto sulle capacità offensive del Re.2005 e sulla sorpresa [...]. In fondo è il primo combattimento che il Re.2005 sostiene, "loro" non possono conoscerlo [...]. Sono a quota superiore e quindi giù in affondata sulla solita rotta a 110°. Non mi avvistano, o forse non si curano di un aereo solitario, e la cosa non mi dispiace affatto. Il Re.2005 acquista sempre più velocità nell'affondata, richiamo per andare in rotta d'attacco, via la sicura, il collimatore acceso. Il B-24 ingrandisce sempre più nel reticolo, a 400 metri l'immagine diventa perfetta e apro il fuoco con tutte le armi. Il Re.2005 sussulta, scosso da un tremito convulso. Attraverso la maschera filtra l'odore della cordite, la cabina si riempie di un fumo azzurrognolo [...] Vedo i colpi infilarsi fumando nei motori, appena qualche secondo di fuoco e devo impegnarmi per evitare la collisione. Il Sagittario tende a prendermi la mano, evidentemente non mi rendo completamente conto della velocità che raggiunge in picchiata. Con una brusca virata che mi porta quasi a sfiorare l'aereo nemico, comincio a riprendere quota. Soltanto a questo punto la formazione avversaria comincia a fare fuoco nella mia direzione, ma è stata completamente sorpresa e non riesce ad aggiustare il tiro. Il Liberator che ho attaccato prosegue per breve tratto lasciando un sottile filo di fumo, poi una scia biancastra, una esplosione. L'aereo sbanda, scivola d'ala uscendo dalla formazione. Tre, quattro paracadute e l'aereo precipita verso il mare"*⁸⁹. Questo combattimento evidenzia le possibilità che avrebbero avuto i reparti caccia italiani qua-

indusse diciotto quadrimotori a rinunciare al bombardamento programmato. Quindici rientrarono direttamente alla base, tre invece scelsero di disfarsi delle loro bombe su Augusta e Crotona. I nove B-24 che invece non avevano rinunciato all'azione su Napoli, sopra i banchi di nuvole avevano avuto la sorpresa di trovare già in quota il primo Re.2005 assegnato al 22° Gruppo, decollato su allarme insieme a tre D.520. Con l'assegnazione di altri nove Dewoitine D.520 e

89 EFIM, bimestrale di informazione, novembre - dicembre 1983/6, Sergio Govi, "Quando le Reggiane avevano le ali", p.51.

Manutenzione di un
MC.200 della 371ª Sq.
(XXII Gruppo C.T.)
(pgc. Franco Sarasino).



lora fossero stati equipaggiati con aerei veloci e bene armati. L'alta velocità ascensionale del Re.2005 aveva consentito a Minguzzi di raggiungere una quota superiore ai bombardieri precedendo i suoi sezionari montati sui pur veloci MC.202. La sua fulminea picchiata lo aveva portato a tiro dei B-24 prima che questi potessero abbozzare una difesa, peraltro di dubbia efficacia poiché il Re.2005 non era alla portata delle loro Browning. Pur aprendo il fuoco da 400 metri, l'aereo di Minguzzi aveva potuto infliggere danni al suo B-24 proprio grazie alla grande portata, precisione e volume di fuoco dei suoi tre Mauser da 20 mm. Risultato che i Macchi 202 e 200 del 22° Gruppo non potevano ottenere essendo costretti ad avvicinarsi sino a 200 metri ed anche meno, e quindi a mettersi alla portata di decine ed a volte di centinaia di micidiali Browning .05", che armavano i quadrimotori. L'esordio del Re.2005 alzò il morale e diede molte speranze ai piloti del 22°, che sino ad allora per avere ragione dei Liberators avevano spesso dovuto ricorrere alla non troppo ortodossa tattica di *"mettersi in fila indiana e sparare allo stesso aereo"*⁹⁰. Nel primo pomeriggio del 4 aprile, Napoli vide per la prima volta nel suo cielo i B-17 della XII AF, ventisette dei quali andarono a colpire l'aeroporto di Capodichino, causando distruzioni e perdite fra il personale e gli aerei italiani e tedeschi ivi parcheggiati⁹¹. La 359ª Squadriglia (22° Gruppo Caccia) ebbe sette caccia distrutti, una dozzina gravemente danneggiati, tre specialisti uccisi e dieci feriti⁹². Nel corso della loro azione i B-17 furono affrontati da diversi caccia, fra cui quello del tenente Mazzitelli, che nel combattimento rivendicò la sua seconda vittoria individuale⁹³. Qualche ora più tardi la città ed il porto furono bombardati dal 376th B.G., cui un singolare incidente causò la perdita di un B-24. Secondo il programma, la missione del 376th B.G. doveva essere eseguita da 25 aerei divisi in due ondate. A causa di vari ritardi la prima ondata era arrivata su Napoli con il sole al tramonto. I caccia del 22° Gruppo erano decollati, però l'intercettazione non era riuscita. Era però intervenuta la contraerea, che sebbene non avesse abbattuto alcun quadrimotore, aveva abbondantemente riempito di buchi nove degli undici quadrimotori presentatisi su Napoli. La seconda ondata non era neppure arrivata a Napoli. All'altezza di Salerno il comandante della formazione aveva ordinato il rientro alla base non essendovi luce sufficiente per eseguire l'attacco. Invertita la rotta, la formazione aveva superato la costa calabra all'altezza di Capo Rizzuto, indi aveva attraversato il Mediterraneo mentre già era calata la notte. All'indomani alla base di Soluch fu constatata la mancanza del B-24,

90 Marcello Vannucci (ex sergente pilota del 22° Gruppo CT) "La difesa di Napoli" in "Aeronautica" n.2 febbraio 1998.

91 Air phase of the Italian campaign, p.12, AFHRA K-1014.

92 Storia Militare "Un pilota per Napoli" di Giovanni Massimello.

93 Storia Militare "Un pilota per Napoli" di Giovanni Massimello. Il 4 aprile, Mazzitelli volava su un MC.202, mentre nel combattimento del 20 febbraio era su un MC.200.

codice 64-X denominato "Lady Be Good". Venticinque anni dopo il velivolo fu ritrovato all'interno del Sahara libico, sul quale si era a lungo aggirato tentando invano di ritrovare la giusta rotta⁹⁴.

Per un giorno la NASAF interruppe le sue missioni strategiche per attaccare gli incrociatori pesanti GORIZIA e TRIESTE alla fonda a La Maddalena. Forse l'azione non sarebbe stata eseguita se i servizi americani non avessero dato credito alla falsa informazione che la flotta italiana era in procinto di passare sotto il comando di un ammiraglio tedesco. I comandi navali alleati si erano allarmati perché temevano che con un comandante tedesco le navi italiane sarebbe divenute molto più aggressive e pericolose. In ogni modo agli Alleati era sembrata una buona idea mandare a fondo gli ultimi due incrociatori pesanti italiani. La proposta era stata accolta dal generale Spaatz, che aveva ordinato di eseguire il bombardamento alla prima occasione favorevole, ovvero quando non vi fossero stati altri attacchi da eseguire contro navi entro i porti della Tunisia o contro quelle in navigazione nel Canale di Sicilia⁹⁵.

I due incrociatori erano stati ripetutamente fotografati nei giorni precedenti per studiare la migliore direzione dell'attacco in relazione alla posizione dei loro ancoraggi. Fra l'altro era stato osservato che ambedue le navi erano circondate da reti antisiluro. La missione venne eseguita il 10 aprile da due formazioni di B-17 della XII AF. La prima, composta da ventiquattro aerei, attaccò il TRIESTE dall'altezza di 19.000 piedi (5.700 metri) con bombe da 1000 lbs dotate ognuna di due spolette. Quella di testa era regolata per esplodere ad 1/10 di minuto secondo dall'impatto, quella di coda a 25/1000 di minuto secondo. Con questi ritardi le bombe sarebbero esplose solo dopo avere perforato il suo ponte corazzato da 50 mm. Colpito in pieno il TRIESTE andò a fondo⁹⁶. Invece il GORIZIA, dotato di una migliore protezione orizzontale costituita da due ponti da 20 e 70 mm, sebbene bersagliato con bombe dello stesso tipo da trentasei B-17, riportò solo alcuni danni. Il GORIZIA fu nuovamente attaccato tre giorni dopo da cacciabombardieri P-38. Comunque neppure alcuni altri danni gli impedirono di salpare le ancore e raggiungere con i suoi mezzi il resto della flotta da battaglia ancorata nel porto di La Spezia. Il risultato di questa missione rallegrò i comandi dell'USAAF, perché confermò la bontà della loro teoria del bombardamento diurno di precisione eseguito da grande altezza mediante pesanti quadrimotori⁹⁷.

La difesa aerea di Napoli e la tattica della caccia italiana

Per migliorare le difese contro la crescente violenza degli attacchi nell'area di Napoli, Superaereo il 22 marzo aveva costituito a Capodichino un Comando Tattico affidato al tenente colonnello Minio Paluello (nominativo in codice "Caporale")⁹⁸. Inoltre ai primi d'aprile aveva inviato sul campo della Regia Accademia Aeronautica di Capua, tre squadriglie a ranghi ridotti (351^a, 360^a, 378^a) del 155° Gruppo Caccia equipaggiate con MC.202, che aggiunsero le loro forze a quelle del 22° Gruppo schierato tra Capua e Capodichino con quindici MC.200, diciotto MC.202, otto Dewoitine D.520, due Re.2005 e sei inutili

94 Walker J.W. op. cit. p. 240. Un uguale destino ebbe anche un S.79 italiano, i cui resti furono ritrovati nel deserto libico all'incirca nello stesso periodo.

95 Craven & Cate, op. cit. Vol.II, p.194. In conclusione, per l'aviazione americana i due "10.000", orgoglio della Regia Marina erano solo semplici bersagli occasionali. Ciò dava la misura della modesta considerazione in cui era tenuta la flotta da battaglia italiana (n.d.A.).

96 Il relitto del TRIESTE fu recuperato nel dopoguerra e venduto alla Spagna che aveva progettato di trasformarlo in nave portaerei, ma poi lo demolì (Storia della Marina, a cura di G.Giorgerini vol.8, p.446, Fabbri Editore).

97 Craven & Cate, op. cit. Vol.II, p.194.

98 Minguzzi Vittorio "Memorie" capitolo 11.4 "La difesa di Napoli".

CR.42⁹⁹. Questa compagine era stata rinforzata col 20° Gruppo caccia, anch'esso dislocato sull'aeroporto di Capua, composto da tre piccole squadriglie di MC.202 (352^a, 353^a, 151^a), e dallo strano assortimento di Fabrizi F.5, CR.42 ed FC.20 che armava la 303^a Squadriglia (167° Gruppo Intercettori)¹⁰⁰. Tuttavia solo due terzi dei caccia schierati sui campi attorno a Napoli potevano affrontare con qualche probabilità di successo i pesanti quadrimotori americani. La scarsa pericolosità dei caccia della difesa di Napoli era ormai nota agli equipaggi dei Liberators, che - come testimonia William Hassard, allora 2nd Lt. Navigator del 376th B.G. - temevano assai più le batterie contraeree. *“Abbastanza sovente - ricorda Hassard - avvistavamo nei pressi di Napoli aerei Macchi MC.202 e Messerschmitt Bf.109, che ci affiancavano volando nostra stessa altezza forse per rilevare la nostra quota di volo. Tuttavia personalmente non ebbi l'occasione di sperimentare attacchi della caccia, sebbene alcuni equipaggi l'abbiano avuta. Alcuni di questi riferirono pure di essere stati tallonati da caccia notturni sulla rotta di ritorno. Secondo una nostra valutazione la contraerea di Napoli era pesante, intensa ed anche precisa. Nonostante il numero delle nostre perdite di uomini ed aerei sia stato basso, il numero dei velivoli che rientravano “bucati” era una ampia prova della sua precisione*¹⁰¹.

In realtà dall'ampia prua vetrata del suo B-24 il 2nd Lt Navigator Hassard poteva apprezzare meglio di altri membri dell'equipaggio il muro di esplosioni della contraerea, che per lui era assai più pericoloso dei pochi caccia avvistati in lontananza, tuttavia - come dimostrano le perdite subite dal suo reparto nelle incursioni dei giorni 10, 11 e 12 aprile - erano proprio questi ultimi la vera minaccia.

Nell'incursione del 10 aprile, ventiquattro Liberators del 376th B.G. scaricarono sul porto e sulla città di Napoli 227 bombe da 500 libbre. La formazione fu accolta da un fuoco contraereo intenso ed accurato e da una serie di violenti attacchi sferrati complessivamente da ventisei MC.202, tre MC.200, due Re.2005 e persino da un esemplare del fallimentare bimotore d'assalto FC.20 coraggiosamente portato in combattimento dal maggiore Corrado Ricci. I caccia consumarono 5.240 colpi da 12,7mm e 790 da 20 mm, questi ultimi sparati dai due Re.2005, che quasi esaurirono il munizionamento. Per non essere da meno, Ricci aggiunse al totale 38 granate da 37 mm, tutte andate a vuoto perché quando grosso cannone sparava, l'FC.20 “sprofondava” deviando verso il basso la traiettoria dei proiettili¹⁰². Ma Ricci non era stato l'unico ad impiegare un mezzo sperimentale. Due Macchi 200 del 22° Gruppo tentarono di scompaginare la formazione sganciando 16 ordigni denominati “bombe greche C.V.” attivati da spolette a tempo¹⁰³. Racconta il sergente Marcello Vannucci, uno dei piloti impegnati nella sperimentazione di questa nuova arma: *“Il 10 aprile ero in volo con un MC. 202 predisposto con un alloggiamento sulle ali recante cinque bombe da 15 Kg. ciascuna, legate con una catena e consegnate in modo da esplodere dopo un certo numero di secondi dal lancio. Ero con altri due MC.202 e la formazione era comandata dal ten. Moresi. Partimmo appena ci fu l'allarme e salimmo sino a 7.500 metri, portandoci su una formazione di quadrimotori nemici. Sganciammo il nostro ordigno e vedemmo la formazione disgregarsi, ma nessun aereo nemico fu abbattuto”*¹⁰⁴. Di norma i caccia portavano solo otto bombe, di cui quattro regolate per esplodere fra gli aerei della formazione, mentre le altre due coppie dovevano deflagrare rispettivamente una 100 metri sotto e l'altra 100

99 Relazioni Operative 20° e 155° Gruppo CT aprile 1943 (3^a Squadra Aerea), AUSSMA. Cfr: Arena N. op. cit. vol IV, p. 491.

100 Relazioni Operative varie aprile 1943 della 3^a Squadra Aerea, AUSSMA.

101 E.mail all'A. di Mr. William H. Hassard, già 2nd Lt. navigator del 376th B.G.

102 Secondo la relazione della 303^a Squadriglia C.T.N. una granata da 37 mm sarebbe giunta a segno su un B-24 successivamente attaccato e probabilmente abbattuto sul mare da due Re.2001. Cfr: Relazione Operativa 167° Gruppo, 3^a Squadra Aerea in data 10 aprile 1943 (AUSSMA).

103 Come confermato all'A. di Pier Paolo Paravicini, le bombe funzionavano come shrapnel a tempo. Il loro impiego era previsto dalle istruzioni emanate dallo Stato Maggiore Aeronautica, il 12 febbraio.

104 Aeronautica n.2 febbraio 1998, Marcello Vannucci (ex sergente pilota del 22° Gruppo CT) “La difesa di Napoli”.

metri sopra¹⁰⁵. In realtà la discreta precisione di questo sorprendente attacco non convenzionale è testimoniato dalla storia (non ufficiale) del 376th B.G., che così recita: *“Al ritorno dalla missione del 10 aprile su Napoli, gli equipaggi riferirono di avere incontrato una nuova tattica difensiva del nemico. La prima occhiata rivelò che circa la metà dei caccia portavano piccole bombe sotto le ali. Il sergente Wyatt notò due Macchi 202 tallonare il suo aeroplano subito dopo la corsa di sgancio delle bombe. Quando i due caccia furono circa duemila piedi sopra, improvvisamente uno accelerò verso un punto sovrastante dal quale sganciò quattro bombe di un giallo brillante. La prima bomba esplose quindici piedi dietro la coda all'aeroplano di Wyatt. La forte detonazione e la fiammata rossa sovrastarono le simultanee esplosioni della contraerea. Le bombe rimanenti detonarono sotto; la prima ad intervalli di una cinquantina di piedi senza danneggiare alcun B-24”*¹⁰⁶. Gli aviatori americani riferirono inoltre che anche un altro caccia – da loro identificato come un Me.109 – aveva lanciato una serie di quattro bombe, che esplodendo cinque metri oltre l'estremità dell'ala sinistra di un B-24 lo avevano fatto oscillare violentemente¹⁰⁷. Nonostante la loro indiscutibile spettacolarità queste armi sperimentali si dimostrarono di difficile impiego e dotate di effetti distruttivi nettamente inferiori al tradizionale armamento basato su mitragliatrici e cannoni¹⁰⁸. La mancanza di un apposito traguardo rendeva difficile il puntamento delle bombe, per cui lo sgancio era effettuato in base all'apprezzamento del capo pattuglia. Inoltre la caduta di alcuni spezzoni, segnalata nella zona di Sorrento, fece sorgere il sospetto che alcune di queste bombe fossero esplose a terra¹⁰⁹.

Ovviamente nei combattimenti del 10 aprile buoni risultati furono ottenuti dalle mitragliatrici 12,7 mm. ma soprattutto dai pochi e più letali cannoncini da 20 mm. del 22° Gruppo (squadriglie 362^a, 369^a e 371^a) cui furono attribuiti due B-24 abbattuti ed altri sei danneggiati. Il 22° Gruppo fu favorito anche dalla buona posizione tattica raggiunta prima dell'attacco grazie alla efficienza del Comando Caccia di Capodichino ed all'abilità con la quale i capitani La Ferla e Sant'Andrea utilizzarono il potente armamento dei loro Re.2005. Gli altri due gruppi – il 20° ed il 155° – che con i loro MC.202 avevano attraversato il fuoco di sbarramento della contraerea pur di attaccare i B-24 – rivendicarono tre Liberators danneggiati e un'altra decina probabilmente danneggiati. Il 376th B.G. ammise dieci aerei danneggiati e due aviatori feriti, ma nessuna perdita totale. In compenso rivendicò un sostanzioso elenco di vittorie comprendente due MC.202 e due Me.109 distrutti, più due Me.109 danneggiati. In realtà le Browning americane erano riuscite ad abbattere un solo MC.202 – quello del sergente Rino Bocchi, lanciatisi col paracadute sul Golfo ed ivi annegato prima dell'arrivo dei soccorsi – ed a danneggiarne altri quattro. Tuttavia la contraerea di Napoli diede un involontario aiuto alla IX AF abbattendo anche uno dei temerari MC.202 che avevano attaccato attraverso il suo fuoco di sbarramento¹¹⁰.

L'incursione dell'11 fu effettuata da venti B-24 del 98th B.G., che scaricarono sul porto e sulla città partenopea 44 tonnellate di esplosivo, ma non prima di avere attraversato un intenso sbarramento contraereo e poi affrontato la violentissima reazione dei caccia italiani, che li avevano attaccati come furie da tutti i lati.

105 Stato Maggiore Aeronautica IV Reparto, prot. N.10/423, del 12 febbraio 1943-XXI, “Impiego tattico della difesa aerea diurna”, in *Direttive Tecnico Operative di Superaereo*, Vol. 2, Tomo II, p. 591.

106 Walker, J.W op. cit., p.130.

107 Walker, J.W op. cit., p.131.

108 Relazione Operativa 22° Gruppo Caccia, 362^a Squadriglia (3^a Squadra Aerea) in data 10 aprile 1943, AUSSMA.

109 Franco Sarasino, già sergente pilota della 371^a Sq. 22° Gruppo, testimonianza resa all'A. (Torino 16 dicembre 2003). Le bombe a tempo furono utilizzate anche dalla Luftwaffe, soprattutto allo scopo di costringere i bombardieri ad allargare la loro formazione. La conseguente dispersione del fuoco difensivo dei bombardieri avrebbe pertanto avvantaggiato il successivo attacco della caccia. Sebbene le bombe usate dalla Luftwaffe fossero di calibro superiore a quelle dei caccia italiani, il loro impiego fu presto abbandonato (n.d.A.).

110 La ricostruzione della incursione del 10 aprile ed i relativi combattimenti è basata su: Relazioni Operative dei Gruppi Caccia della 3^a Squadra Aerea in data 10 aprile 1943, AUSSMA. Walker W. op. cit. Mission Summary, p. 481. Brotzu, Caso e Cosolo, op. cit. vol. 2 p. 68. Libretto di volo del sottotenente Pier Paolo Paravicini.



Napoli Capodichino, 1943. Un gruppo dei piloti che difesero Napoli con il variegato assortimento di aerei che equipaggiava il XXII Gr. C.T.. Primo a destra il tenente Bigini. (pgc. Franco Sarasino).

Un B-24 fu rivendicato in collaborazione dai piloti del 155° Gruppo di Capua, fra i quali il sottotenente Paravicini della 360ª Squadriglia, che sparò su un Liberator 210 colpi da 12,7mm colpendo ripetutamente un motore. Un secondo B-24 fu reclamato come probabile dai caccia del 22° Gruppo decollati da Capodichino. Le perdite del 98th B.G. ammontarono invece ad un B-24 abbattuto più un buon numero di B-24 danneggiati, mentre come al solito i suoi mitraglieri sovrastimarono le proprie vittorie rivendicando la distruzione di tre caccia, a fronte dell'unico caccia perduto dagli italiani¹¹¹.

All'indomani su Napoli tornò il 376th B.G. però, a causa della scarsa visibilità, solo quattro aerei riuscirono a portare a termine la missione, mentre altri cinque scaricarono le loro bombe su bersagli alternativi. Dato il modesto numero di velivoli coinvolti nel bombardamento i danni di Napoli furono irrilevanti. La contraerea fu invece abbastanza precisa ed una raffica di schegge investì il B-24 su cui volava una nostra conoscenza. *"Il 12 aprile - ricorda il 2nd Lt. William Hassard - fui ferito sopra Napoli mentre volavamo a 24.500 piedi di quota (circa 7.500 metri). Non ho la minima idea di chi abbia sparato la granata da 88 mm [le cui schegge] mi colpirono, tuttavia per ogni cattiva cosa allora noi davamo la colpa ai tedeschi. Il mio B-24 era ancora in buone condizioni, perciò mi portarono a Malta invece di farmi fare il lungo viaggio di ritorno sino a Bengasi"*¹¹². Prima di essere ferito, Hassard aveva notato alcuni caccia che facevano evoluzioni attorno alla sua formazione senza muovere all'attacco. Pensò un po' ingenuamente che il loro principale compito consistesse nel segnalare alla contraerea la quota di volo dei B-24. In realtà - racconta un pilota del 22° Gruppo, il tenente Giuseppe Biron - le apparentemente innocue evoluzioni dei caccia erano parte di una precisa e studiata tattica. Essendo pochi i velivoli in forza al Gruppo e pochissimi quelli bene armati, il comandante Minguzzi aveva ordinato di non attaccare a testa bassa i "Combat Box" dei

¹¹¹ La ricostruzione della incursione dell'11 aprile ed i relativi combattimenti è basata su: Libretto di volo del sottotenente Pier Paolo Paravicini. Libretto di volo del tenente Giuseppe Biron. "98th Bomb Group Mission - WWII" U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945. Rapporto operativo della 3ª Squadra Aerea (AUSSMA). Secondo questo rapporto, un Liberator fu probabilmente abbattuto in collaborazione dai tenenti Gustavo Castellano, Crucioli Bernardo, e dai sottotenenti. Citelli Bruno e Bolduri Stefano. Colpito nel corso dell'azione, il MC.202 del tenente Gustavo Castellano non fece ritorno alla base.

¹¹² E.mail all'A. di Mr. William H. Hassard, già 2nd Lt. navigator del 376th B.G.



Nell'incursione del 10 aprile su Napoli, i ventiquattro Liberators del 376th B.G. dopo essere stati accolti dalla contraerea, furono attaccati da ventisei MC.202, tre MC.200, due Re.2005 e persino da un esemplare del fallimentare bimotore d'assalto FC.20, che sparò trentotto granate da 37mm senza metterne a segno alcuna (Fototeca Fiat).

quadrimotori americani, non volendo esporre i suoi aerei al fuoco concentrato di centinaia di mitragliatrici pesanti. Pertanto ordinò di impiegare una tattica molto più redditizia, che consisteva nell'affiancarsi alle formazioni, studiarne attentamente i punti deboli, poi passare all'attacco, scegliendo preferibilmente gli aerei ai margini oppure gli eventuali ritardatari, costretti a rallentare da cause tecniche o dai danni ricevuti dalla contraerea¹¹³. Circa il metodo d'attacco dei MC.202 abbiamo anche la testimonianza del tenente pilota Pier Paolo Paravicini: *"Non avevamo una tecnica codificata per attaccare i quadrimotori americani. Secondo i nostri alleati tedeschi, il metodo migliore era l'attacco frontale di tre quarti. Ma quello che per loro era giusto, per noi era assolutamente improponibile a causa del leggero armamento dei nostri Macchi. Considerando i 1.000 Km/h di velocità relativa di avvicinamento al bersaglio ed i 200-250 metri di portata utile delle nostre SAFAT 12,7 mm, avremmo avuto a disposizione meno di minuto secondo di fuoco. Troppo poco per ottenere qualche risultato con le due armi del Macchi MC.202. Pertanto la unica forma di attacco per noi praticabile era quella dall'alto, in picchiata, a condizione che il nostro decollo precedesse di sette od otto minuti l'arrivo dei bombardieri e che in quel poco tempo ci fossimo arrampicati ad almeno 8.000 metri. Solo così avremmo avuto la possibilità di eseguire l'attacco in picchiata. A volte abbiamo trovato i bombardieri più in alto, di conseguenza abbiamo dovuto superare anche i 9.000 metri, altezza alla quale i nostri Macchi perdevano gran parte della loro manovrabilità. Comunque non avevamo altra scelta. Di solito partivamo scaglionati in pattuglie di due o tre velivoli. Appena in quota cominciavamo a spiralarci fra il sole e la direzione d'arrivo dei bombardieri. Li attaccavamo in picchiata mirando attentamente ad un punto fra la fusoliera ed i motori. Dato il nostro scarso volume di fuoco, non potevamo sprecare colpi, quindi era indispensabile sapere usare con la massima precisione il collimatore a riflessione. Purtroppo non tutti i piloti erano in grado di farlo con la dovuta perizia per mancanza di allenamento ed esperienza. Eseguito l'attacco, facevamo una rovesciata d'ala evitando di passare in coda ai bombardieri. Lì c'era l'inferno. Se tutto andava bene, dopo avere immancabilmente perso quota per due o tremila metri, davamo tutto motore e risalivamo al largo per riportarci davanti ai bombardieri, all'altezza necessaria per ripetere l'attacco. Questa manovra richiedeva cinque o sei minuti, quindi non era possibile ripeterla più di una volta, perché alla successiva i bombardieri ci avevano già troppo distanziato"*¹¹⁴.

Il sistema d'attacco descritto da Paravicini aggiunge alcuni interessanti dettagli alle tattiche messe a punto dallo Stato Maggiore Aeronautica per la caccia della difesa aerea diurna¹¹⁵. I radiolocalizzatori allora utilizzati, di cui quattro in funzione nella zona di Napoli, avevano un raggio d'azione massimo di circa 150

¹¹³ Testimonianza all'A. di Giuseppe Biron tenente pilota 22° Gruppo Caccia (Treviso, settembre 2001).

¹¹⁴ Testimonianza all'A. del conte Pier Paolo Paravicini, 04/05/2002.

¹¹⁵ "Impiego tattico della difesa aerea diurna" Stato Maggiore Aeronautica, prot. N.10/423, 12 febbraio 1943. Riportato integralmente in Mattesini e Cermelli, op. cit. vol. 2, tomo II, p.586.

chilometri, pertanto fra l'avvistamento e l'arrivo delle formazioni nemiche trascorrevano circa quindici minuti che, se bene utilizzati, permettevano ai caccia di salire ad una quota superiore a quella dei bombardieri¹¹⁶. Le tattiche d'attacco suggerite ai reparti caccia avevano naturalmente dovuto tenere conto delle varietà degli aerei in dotazione, generalmente armati con una sola coppia di 12,7 mm¹¹⁷. Appunto per gli aerei con le sole 12,7 mm – che furono quasi l'80 % dei caccia sino a giugno inoltrato – era stato categoricamente escluso l'attacco frontale, sia contro bombardieri in formazione che isolati. Tattica che era invece raccomandata per i caccia dotati di armi di calibro superiore, perché solo questi avevano la possibilità di “sparare da molto lontano”. Per ottenere un migliore rendimento dall'attacco frontale, ai piloti dei caccia armati con i 20 mm si suggeriva di “aprire il fuoco al termine della picchiata per poi subito richiamare il velivolo e riportarlo nuovamente in posizione di attacco”. In genere, quando si presentava l'evenienza di attaccare una formazione fortemente scortata, il consiglio era: “attaccare dall'alto quando si dispone di un sensibile vantaggio di quota in modo da passare con la massima velocità possibile davanti, dentro o dietro la formazione da caccia e mitragliare i bombardieri nemici continuando nella picchiata ed allontanandosi verso terra in modo da obbligare la scorta ad abbandonare i bombardieri o a rinunciare al combattimento. Riprendere poi quota a distanza e ripetere l'attacco”¹¹⁸. Invece di puntare contro i bene difesi settori poppieri dei quadrimotori, si consigliava di attaccare ai fianchi le loro formazioni, ovviamente arrivando in picchiata alla massima velocità e mirando soprattutto alle cabine di pilotaggio. Piloti tedeschi di grande esperienza avevano consigliato “di attaccare frontalmente le formazioni avversarie, essendo quello il settore meno guarnito di mitragliatrici”¹¹⁹. Sappiamo invece che durante la sua prima azione col Re.2005 il maggiore Minguzzi eseguì con successo il primo passaggio da tergo, iniziando a sparare da 500 metri. Tuttavia nelle azioni successive anche Minguzzi si adeguò alle tattiche prescritte dallo Stato Maggiore Aeronautica, cui erano state consigliate dalla Luftwaffe in base alle esperienze dei suoi “experten”. Tattiche applicate però solo dai pochi piloti italiani che avevano la fortuna di andare in combattimento con caccia veloci ed armati con le Mauser 20 mm, come il Re.2005 ed il MC.205V¹²⁰.

Pur penalizzati dalle scarse caratteristiche della maggioranza dei loro aerei, qualche risultato i gruppi di caccia l'avevano ottenuto. Sarebbero però stato necessario un maggiore numero di Gruppi Caccia scaglionati in prossimità delle coste meridionali, guidati da una più estesa rete radar. Allora sarebbe stato possibile affrontare i bombardieri con le forze necessarie ed a grande distanza dagli obiettivi, e poi inseguirli sulla rotta di ritorno, come già faceva la Luftwaffe a difesa dei confini occidentali del Reich. Tuttavia, con i mezzi a disposizione, non esisteva una valida soluzione al problema. A questo proposito Fougier informò il generale Ambrosio che: “per una difesa organica della Nazione occorrerebbero approssimativamente 38 Gruppi da Caccia dotati di macchine modernissime. Di questi gruppi la R.A. ne possiede 12 (compresi quelli oggi impegnati in Tunisia) che sono però dotati di macchine non modernissime (Re.2001 - MC.202) ed hanno una efficienza media di meno del 50 % delle dotazioni”¹²¹. Nell'enumerare i gruppi, Fougier aveva incluso anche i quattro assegnati stabilmente alla scorta dei convogli fra l'Italia ed il Nord Africa. Tuttavia, essendo questi quattro gruppi perennemente impegnati dalle voraci esigenze della lotta

116 “Impiego tattico della difesa aerea diurna” Stato Maggiore Aeronautica, prot. N.10/423, 12 febbraio 1943. Riportato integralmente in Mattesini e Cermelli, op. cit. vol. 2, tomo II, p.586.

117 “Impiego tattico della difesa aerea diurna” Stato Maggiore Aeronautica, prot. N.10/423, 12 febbraio 1943. Riportato integralmente in Mattesini e Cermelli, op. cit. vol. 2, tomo II, p.586.

118 “Impiego tattico della difesa aerea diurna” Stato Maggiore Aeronautica, prot. N.10/423, 12 febbraio 1943. Riportato integralmente in Mattesini e Cermelli, op. cit. vol. 2, tomo II, p.586.

119 Lettera all'A. del 28.12.2001 dell'allora tenente pilota Giuseppe Biron del 22° Gruppo Caccia.

120 Cfr.: Lazzati Giulio “I soliti quattro gatti”, Mursia edit. 1965, p. 198.

121 Promemoria per il Capo di Stato maggiore Generale, 15 aprile 1943-XXI, da: Mattesini e Cermelli, op. cit. vol. 2° II Tomo, p. 698 e segg.



La composizione della 303^a Squadriglia (167^o Gruppo Intercettori) costituì un esempio dei ripieghi cui ricorse la Regia aeronautica, pur di opporsi alle devastanti incursioni Alleate. Infatti era formata da un strano assortimento di Fabrizi F.5, Fiat CR.42 ed FC.20, l'efficacia delle cui intercettazioni fu pari alle qualità di questo insieme. Cioè nulla. (collezione Ferdinando Pedriali)

per rifornire la Tunisia, essi non potevano in pratica contribuire alla difesa del territorio nazionale¹²². Nell'incursione del 28 aprile, effettuata su Napoli, su ventidue Liberators del 376th B.G. in azione, uno non rientrò alla base ed altri quattro furono danneggiati. Secondo i rapporti americani, la contraerea era stata fiacca ed imprecisa, mentre era stata più gagliarda l'opposizione dei caccia. Il Comando Tattico di Capodichino aveva fatto alzare venti aerei (due Re.2005, quindici MC.202, due Re.2001 ed un D.520)¹²³. Salvo i sei cannoni da 20mm dei Re.2005 e di quello singolo del caccia francese, il potenziale di fuoco degli intercettori era quasi interamente costituito dalle SAFAT 12,7 mm dei MC.202, peraltro sfavorite dalla bassa cadenza di tiro causata dalla sincronizzazione con l'elica. Invece la formazione affrontata disponeva di duecentoventi Browning 0.5 pollici con una cadenza di 1.400 colpi al minuto¹²⁴. Su venti caccia decollati da Capua e Capodichino, solo cinque erano arrivati a tiro dei B-24 e, seppure in pochi, erano stati sufficienti ad impressionare gli americani per l'audacia e la determinazione con cui avevano attaccato. Ovviamente i caccia erano stati calorosamente accolti dai mitraglieri dei B-24, che vantaron la distruzione di un "Me.109"¹²⁵. Il presunto Messerschmitt era invece il Re.2005 del maggiore Minguzzi, che insieme al Re.2005 del sergente Donati, aveva attaccato frontalmente i B-24 incendiandone uno, mentre Donati ne aveva danneggiato un altro¹²⁶. Il fuoco di risposta dei B-24 non aveva colpito un "Me.109" bensì il motore del Re.2005 di Minguzzi, che riuscì a planare sino a Capodichino, dove era atterrato felicemente col car-

122 Promemoria per il Capo di Stato maggiore Generale, 15 aprile 1943-XXI, da: Mattesini e Cermelli, op. cit. Vol. 2^o II Tomo, p. 698 e segg.

123 Relazioni Operative 3^a Squadra Aerea, 22^o Gruppo C.T. 28 aprile 1943, (AUSSMA).

124 Vedi Walker J.W. op. cit. 480. Le mitragliatrici Browning M.2 dei bombardieri americani erano in massima parte abbinata in torrette elettro idrauliche, che permettevano un puntamento rapido ed estremamente preciso sia in elevazione che in rotazione. Le torrette era prodotte dalla Emerson Electric manufacturing Company su progetto della Sperry Gyroscope company.

125 Il "mission summary" del 376th riporta: contraerea debole ed imprecisa, un B-24 abbattuto e sei danneggiati (Walker J.W. op. cit. p. 480). Il tenente Giuseppe Biron - uno dei piloti della 369^a Squadriglia, che il 28 aprile decollò per intercettare il 376th B.G. - afferma categoricamente che nessun aereo tedesco partecipò a quell'azione, "né gli è mai risultato che caccia tedeschi abbiano partecipato a combattimenti sul cielo di Napoli nel periodo anteriore all'8 settembre 1943" Lettera all'A. del 28.12.2001 dell'allora tenente pilota Giuseppe Biron del 22^o Gruppo Caccia.

126 Relazioni Operative 3^a Squadra Aerea, 22^o Gruppo C.T. 28 aprile 1943, (AUSSMA).

Sottotenente pilota Antonio Chendi accanto al suo Mc.202, un aereo "bello, ma poco armato", che fu la spina dorsale della caccia italiana sino all'8 settembre 1943.



rello estratto. Gli italiani non avevano avuto alcuna perdita, ma solo danni al sistema di raffreddamento del motore del Re.2005 più lievi danni a due Macchi MC.202 e ad un Re.2001¹²⁷. Gli americani invece, oltre a quattro aerei danneggiati, persero un B.-24, che durante il volo di ritorno cadde in mare, con la perdita di sei dei nove uomini dell'equipaggio¹²⁸.

L'impegno dei piloti italiani che difendevano l'aerea di Napoli era continuo e stressante. *"Nella primavera del 1943 – ricorda Pierpaolo Paravicini - il nostro reparto era composto di tre squadriglie, nessuna a pieni organici, in quanto erano state formate esclusivamente con piloti esperti, che a quell'epoca già scarseggiavano. Non avevano un momento di tregua. Quasi neppure il tempo di lavarsi il viso. In fase di preallarme dovevamo stare seduti entro i nostri caccia, perfettamente equipaggiati con combinazione e calzari per l'alta quota, il paracadute, il salvagente, il battellino di salvataggio, i razzi di segnalazione, la pistola Very ed altri accessori. L'attesa durava a volte per ore, col solo conforto di qualche panino. Normalmente le formazioni di bombardieri arrivavano nel tardo pomeriggio, tra le 16,00 e le 18,00. Noi decollavamo appena le stazioni radar tedesche piazzate sulla Costa Amalfitana confermavano l'arrivo e la direzione dei bombardieri. Rientrati dal combattimento, dovevamo andare a rapporto, stendere una relazione tecnica, indi venivamo portati ai nostri alloggi alla Reggia di Caserta dove consumavamo un pasto intorno alle 21,00. All'indomani, sveglia alle 6, e si ricominciava"*¹²⁹.

La carenza di piloti addestrati e di un numero sufficiente di reparti caccia per la difesa del territorio nazionale era purtroppo una drammatica realtà. Il 15 dello stesso mese d'aprile, il generale Fougier aveva fatto presente al capo di Stato Maggiore Generale, Ambrosio, che la Regia Aeronautica disponeva di un potenziale offensivo e difensivo paurosamente ridotto a causa delle perdite, dell'insufficienza quantitativa e qualitativa del materiale di volo e della carenza di personale addestrato. *"La R.A. – affermava Fougier - ha potuto contare solo sopra un gettito di 800 - 900 piloti all'anno (specialisti in numero proporzionale) gettito che non compensa le perdite subite [...] di conseguenza, nel giro di tre anni, la R.A. ha dovuto consumare gran parte del proprio materiale umano, spesso il migliore, ed ha logorato il rimanente"*¹³⁰.

¹²⁷ Relazioni Operative 3ª Squadra Aerea, 22º Gruppo C.T. 28 aprile 1943, (AUSSMA). La relazione del 22º non menziona però i danni al Re.2005, cui invece il maggiore Minguzzi accenna nelle sue Memorie in data 28 aprile 1943.

¹²⁸ BG Walker J.W. op. cit. p.149.

¹²⁹ Testimonianza all'A. del conte Pier Paolo Paravicini, 04/05/2002.

¹³⁰ Promemoria per il Capo di Stato maggiore Generale, 15 aprile 1943-XXI, da: Mattesini e Cermelli, op. cit. vol. 2º II Tomo, p. 698 e segg.

L'attacco alle basi aeree tedesche

Alla fine d'aprile l'aviazione americana aveva pesantemente colpito Grosseto e Bari, avendo la ricognizione accertato che i loro aeroporti erano fra le più importanti basi aeree della Luftwaffe nella penisola italiana. L'attacco su Bari era stato espressamente sollecitato dal comando della Northwest African Tactical Air Force, data l'urgenza di infliggere un duro colpo all'organizzazione, che forniva aerei e piloti di rimpiazzo ai reparti caccia in Tunisia, che ancora davano filo da torcere agli aerei dell'Air Support Command impegnati a demolire le ultime posizioni dell'Asse¹³¹. Infatti Bari, oltre ad essere intensamente utilizzata dalla Luftwaffe come base di formazione dei convogli aerei per la Tunisia, era anche il principale centro di smistamento dei caccia e degli aerei d'assalto tedeschi, sia nuovi che revisionati, che andavano a rimpiazzare le perdite subite dalla Luftwaffe in Sicilia e Tunisia.

La grande offensiva contro i principali aeroporti italiani del Sud Italia non aveva trascurato neppure quelli della Sardegna, improvvisamente ritornati in cima alla lista delle priorità sia perché da lì partivano i bombardieri e gli aerosiluranti che attaccavano i convogli ed i porti alleati, sia perché erano usati anche come campi intermedi per gli aeroconvogli diretti in Tunisia, da quando il generale Bucholz aveva deciso di dirottarli su un percorso alternativo alla più breve, ma ormai troppo esposta rotta Sicilia - Capo Bon¹³². L'onore di sferrare il primo colpo ai campi sardi era spettato agli Wellington del Group 205, che nella notte del 27 bombardarono Decimomannu, Elmas e Villacidro, causando 16 morti e 56 feriti fra il personale italiano e tedesco e danneggiando dieci aerosiluranti He.111H del KG.26 "Löwen". Erano invece rimasti quasi intatti gli impianti aeroportuali ed i velivoli italiani.

L'incursione del 26 aprile su Grosseto, sebbene militarmente giustificabile, ebbe un risvolto particolarmente raccapricciante. Le quarantatré fortezze volanti inviate a distruggere l'aeroporto colpirono anche la vicina città. Una parte degli "sticks" di bombe, che avevano fallito il bersaglio, cadde su Grosseto causando 145 morti, fra cui molti bambini di una scuola elementare¹³³. L'attacco dei B-17 raggiunse comunque il principale obiettivo dell'azione. Infatti gli aerosiluranti del III./KG26 "Löwen" sopravvissuti alle bombe lasciarono Grosseto per la più sicura base di Montpellier¹³⁴.

L'attacco effettuato nello stesso giorno sull'aeroporto di Bari Palese non coinvolse anche il capoluogo pugliese, fortunatamente assai distante dalla base aerea. In ogni modo questa incursione fu uno dei maggiori successi della IX Air Force. Infatti, soddisfacendo pienamente le direttive della NATAF, ridusse in rovine questa importante base, che fungeva da capolinea dei Transportgruppen della Luftwaffe e da centro di smistamento dei caccia per i reparti in linea¹³⁵.

La missione fu eseguita da trentaquattro B-24 del 376th Group e ventotto del 98th Group, che saturarono la ristretta ed affollata aerea aeroportuale con 518 tonnellate di esplosivi, fra bombe da 500 libbre e spezzoni a frammentazione da 20 libbre, questi ultimi micidiali per il personale all'aperto e gli aerei parcheggiati. Secondo una stima fatta a caldo dal comando della IX A.F., gli aerei distrutti a terra sarebbero stati ventisette¹³⁶, ma una più accurata ricognizione effettuata all'indomani dalla RAF rilevò diciotto caccia distrutti e centoventicinque danneggiati¹³⁷. In realtà la catastrofe era stata assai peggiore. Le bombe dei B-24, oltre a danneggiare in modo gravissimo le installazioni e gli hangar, avevano fracassato od

131 Headquarters North West African Air Forces, T.A.F. Operational Plan for Final Assault on Tunis, 16th April, 1943. AFHRA A-6011.

132 Craven & Cate, op. cit. p.191.

133 Bonacina, op. cit. p.183.

134 Cfr. Luftwaffe Units and Order of Battle, source AFHRA 137.306-14 roll A-1128, online 1997-2000 Michael Holm.

135 Craven & Cate, op. cit. vol.II p. 184.

136 Craven & Cate, op. cit. p. 184. J Walker, op. cit. p.147.

137 Walker J, op. cit. p. 148.



La Spezia 19 aprile 1943, la corazzata Littorio inquadrata dalle bombe dei B-17 della XII Air Force.

incendiato cinque velivoli italiani e centosette tedeschi, fra i quali quaranta Me.109, quarantuno Fw.190, sedici Ju.87 e tre Hs.129. Questi tre ultimi tipi di velivoli erano pronti per la consegna ai temuti reparti d'assalto della Luftwaffe, che in Tunisia continuavano a dare ancora molti dispiaceri ai comandi alleati. Inoltre altri quarantacinque aerei erano stati danneggiati più o meno gravemente¹³⁸. Il successo era ancora più clamoroso perché ottenuto senza perdere un solo B-24, certamente a causa delle disfunzioni del sistema di avvistamento, che infatti aveva consentito ai bombardieri di arrivare sull'obiettivo quasi inosservati. La Flak era intervenuta in ritardo, sparando poche salve che - contrariamente alla fama della contraerea tedesca - erano state largamente imprecise. Due caccia, che avevano tentato di levarsi in volo mentre le bombe già cadevano sulle piste, erano stati sommersi dalle esplosioni durante la corsa di decollo¹³⁹.

Il colpo fu particolarmente sentito dall'OKL, perché le disponibilità della Luftwaffe non erano larghe da permettere perdite così ingenti. Fu un vero momento di crisi per la Luftflotte 2, poiché gli aerei distrutti o danneggiati erano indispensabili per riarmare i reparti in fase di arretramento dalla Tunisia, ed il cui ritorno in piena efficienza era di vitale importanza per contrastare la prevedibile escalation delle operazioni contro il territorio italiano e le grandi isole. Infatti una decina di giorni dopo il bombardamento di Bari, la Luftflotte.2 fu costretta a ritirare in Sicilia i resti dei gruppi dei caccia e degli assaltatori che sino all'ultimo avevano combattuto in Tunisia. Tuttavia, nonostante l'estrema urgenza, la loro ricostituzione fu completata solo alla fine di giugno. Il prestigioso JG.77 comandato dall'Oberleutenat Steinhoff impiegò un mese e mezzo prima di essere nuovamente in grado di riprendere l'attività bellica da una base siciliana¹⁴⁰.

La distruzione di un così ingente numero di aerei a Bari Palese infuriò i tedeschi, che giustamente ne diedero la responsabilità agli italiani, accusandoli di non avere tempestivamente messo a disposizione le grandi aeree necessarie per il decentramento dei velivoli¹⁴¹. Non sembra tuttavia che le rimostranze della Luftwaffe abbiano accelerato gli espropri delle vaste zone d'uliveto su cui dovevano essere eseguiti i lavori. Tre mesi dopo il distruttivo bombardamento di Bari Palese, la questione della sicurezza delle basi aeree fu brutalmente gettata sul tavolo del convegno di Feltre da Hitler in persona, il quale rinfacciò a Mussolini le enormi perdite che la Luftwaffe aveva subito e continuava a subire a causa della cattiva organizzazione dei campi italiani e della lentezza e riluttanza con cui le locali autorità procedevano agli espropri dei terreni per gli indispensabili campi satellite decentrati¹⁴².

138 Santoni e Mattesini, op. cit. p. 340.

139 Walker J, op. cit. p. 148.

140 Cfr. Johannes Steinhoff, "Messerschmitt over Sicily" The Nautical & Aviation Publishing Company of America, Baltimore 1987, p.13. In questo periodo fu compresa anche una lunga sosta sulla base di Foggia.

141 Santoni e Mattesini, op. cit. p. 340.

142 Cfr. in W. Deakin (op. cit. p. 401) stralci dei verbali del convegno di Feltre del 19 luglio 1943.

L'escalation dell'offesa aerea sul territorio italiano

Il progressivo sgretolamento della resistenza dell'Asse in Tunisia, permise all'aviazione alleata di aumentare di pari passo la pressione sul territorio italiano. Il 28 aprile il 98th B.G. colpì nuovamente l'approdo dei ferry boat di Messina: un obiettivo destinato a rimanere a lungo in cima alle priorità degli strateghi del Mediterranean Air Command. Secondo i rapporti del 98th B.G., l'azione su Messina era stata un vero successo per i suoi mitraglieri, che avevano rivendicato la distruzione di almeno quattro caccia¹⁴³.

Nei giorni seguenti, mentre la NAAF era tutta tesa nello sforzo di fornire il massimo appoggio alla fase conclusiva delle operazioni contro le ultime sacche di resistenza italo tedesche in Tunisia, la IX A.F. aveva proseguito le ormai abituali incursioni di routine contro il sistema di collegamenti marittimi e ferroviari fra l'Italia meridionale e la Sicilia. L'ultimo giorno di aprile i B-24 tornarono ancora una volta su Messina, colpendo l'area degli approdi dei ferry boat, il vicino scalo ferroviario ed il centro urbano. La determinata reazione di otto caccia fra italiani e tedeschi fu abbastanza fortunata poiché, nonostante il loro scarso numero, riuscirono a distruggere un B-24 del 376th ed a danneggiarne gravemente un secondo.

La mattina del 1° maggio i B-24 della IX A.F. andarono ancora una volta sullo Stretto, ma questa volta per bombardare Reggio Calabria ed il suo porto. Tuttavia a causa del cielo coperto e delle sfavorevoli condizioni meteorologiche rientrarono alla base senza aver compiuto la missione. Dopo una tregua di tre giorni imposta dalla cattiva stagione, il 4 maggio i Liberators del 376th B.G. si ripresentarono su Reggio Calabria, mentre quelli del 98th B.G. andarono su Taranto. Il bombardamento su Reggio fu favorito da un cielo senza nuvole e da una contraerea inconsuetamente leggera e poco precisa però, mentre stavano per allontanarsi, gli aviatori americani si trovarono alle prese con una aggressiva pattuglia di quattordici caccia, fra cui alcuni obsoleti Macchi MC.200. L'evidente disparità fra l'armamento dei B-24 e quello dei caccia fu pareggiata dall'ardimento e dalla determinazione dei piloti italiani, che attaccando i quadrimotori in picchiata, riuscirono a danneggiarne due senza subire alcuna perdita¹⁴⁴. Nello stesso giorno, all'altro estremo della Sicilia, il tenente Mario Canepa ed il maresciallo Alberto Rocchetta portarono a termine una impresa praticamente disperata. Decollati a bordo di due MC.202 da Trapani mentre il campo era sotto l'attacco di cacciabombardieri, riuscirono prima a destreggiarsi e poi ad impegnare combattimento con gli incursori, dopo averli inseguiti sino a sud ovest dell'isola di Favignana. Uno degli aerei nemici era stato abbattuto, mentre altri due erano stati sicuramente danneggiati dai due piloti in collaborazione con un consumo di 579 colpi calibro 12,7 mm¹⁴⁵.

Il 6 maggio, mentre le armate alleate sferravano l'assalto finale contro Tunisi e Biserta, le "fortezze volanti" del NASAF avevano concorso alla "Operazione Retribution", bombardando Trapani e Marsala¹⁴⁶. Nei giorni successivi i B-24 della IX A.F. seguitarono a demolire i centri di comunicazione fra la Sicilia ed il continente, attaccando il porto di Reggio Calabria, dove colpirono natanti ed installazioni portuali. L'offensiva aerea contro il territorio italiano proseguì anche nei giorni immediatamente precedenti la resa delle forze dell'Asse in Tunisia, prendendo di mira soprattutto i porti di Trapani, Palermo, Marsala ed i campi d'aviazione di Villacidro, Elmas e Decimomannu¹⁴⁷. Tutti questi obiettivi furono attaccati anche nottetempo dagli Wellington della NASAF. Marsala subì un pesantissimo attacco diurno l'11 maggio. Bombardieri B-17, B-26 e B-25 seminarono bombe ovunque, colpendo i magazzini e le banchine del porto, lo scalo ferroviario, la base degli idrovolanti e l'area cittadina. Uno dei P-38 di scorta fu abbattuto dal

143 US Army Air Force - Combat Chronology.

144 Walker J.W. op. cit. 480. Secondo il 376th B.G. un MC.200 fu probabilmente colpito

145 Tel. da Tataereo a Superaereo, N.395, 5/5/1943, AUSSMA SL4/41.

146 L'Operazione Retribution doveva impedire l'evacuazione dalla Tunisia delle truppe dell'Asse mediante il blocco di tutte le comunicazioni con la Sicilia e la Sardegna (n.d.A.)

147 Secondo i Missing in Action Crew Reports, il 7 maggio 1943, il 99 B.G. perse in azione tre B-17. ArmyAirForces.com - Saturday, November 20, 2004

Macchi 202 del sottotenente Alberto Graziani del 1° Gruppo Caccia¹⁴⁸. L'incursione su Marsala per poco non fu fatale a Kesselring, appena ammarato all'idroscalo per un giro d'ispezione. Il feldmaresciallo ebbe la sgradita sorpresa di essere sul posto mentre una serie di bombe distruggeva metà degli aerei del suo seguito ed inoltre danneggiava il suo idrovolante personale¹⁴⁹. Ma nello stesso tempo fu abbastanza fortunato da sopravvivere alle esplosioni che demolirono l'edificio nel quale stava tenendo una conferenza agli ufficiali della marina. Il feldmaresciallo fu solo leggermente ferito alle mani mentre il suo giovane aiutante fu ucciso¹⁵⁰.



In mancanza d'altro i F.5 furono impiegati anche in irrisorati tentativi di caccia notturna. Nell'immagine un F.5 della 300ª Squadriglia, 167° Gruppo.

Nelle luminose giornate fra il 9 ed il 12 maggio i cieli della Sicilia furono striati dalle bianche scie di condensazione di centinaia di aerei. Uno spettacolo grandioso ed impressionante spesso accompagnato dal soffocato ticchettio delle mitragliatrici dei caccia italiani e tedeschi, che combattevano ad alta quota. Contro questa massa imponente in quattro giorni i caccia dell'Asse effettuarono trecentoquarantatre sortite, ovvero una media di 86 al giorno, impegnando dodici combattimenti. Gli italiani rivendicarono sei vittorie sicure e dodici probabili contro nessuna perdita, mentre i tedeschi dichiararono quattordici vittorie e tre perdite¹⁵¹.

Rispettando la rigorosa e razionale divisione dei compiti fra le forze aeree strategiche, che aveva assegnato alla IX Air Force gli obiettivi raggiungibili dalle basi cirenaiche con forti carichi di bombe, l'11 maggio Messina fu visitata dai B-24 dei B.G.'s 98th e 376th, che dopo le precedenti esperienze furono per la prima volta scortati sulla temuta "Ack Ack Alley" da undici Spitfires di Malta¹⁵². Una misura necessaria poiché la fine dei convogli per la Tunisia aveva reso disponibili tutti i caccia italiani e tedeschi, prima quotidianamente impegnati nelle scorte.

Per capire l'accanimento con cui NASAF e IX Air Force bombardarono la Sicilia ai primi di maggio, occorre prima ricordare che la distruzione dei principali porti settentrionali dell'isola costituiva l'indispensabile premessa per l'invasione dell'isola¹⁵³. Questi continui attacchi dovevano impedire il potenziamento delle difese siciliane, il rifornimento delle numerose truppe colà stanziati e nello stesso tempo deprimere il già basso morale della popolazione angustata dalle incessanti incursioni aeree e dalla crescente crisi alimentare.

I bombardamenti notturni contro i campi della Sardegna avevano invece il compito di disturbare e ridurre l'attività dei gruppi di bombardieri ed aerosiluranti, che nell'isola avevano le basi d'appoggio per i loro attacchi contro il traffico marittimo alleato. Una misura indispensabile al pari dei bombardamenti sugli aeroporti siciliani per rendere più sicura la navigazione dei convogli alleati, che dopo tre anni di guerra ripigliavano ad attraversare il Canale di Suez. Inoltre le azioni sulla Sardegna costituivano un ottimo diversivo per lasciare i comandi italo tedeschi nell'incertezza circa i futuri obiettivi delle prossime operazioni anfibie.

148 Tel. da Catania 2577 x 27/5/43 1240 a Superaereo Uff. Statistica - Divis. Personale, AUSSMA SL4/41.

149 Kesselring A. op. cit. p.169.

150 Steinhoff Johannes, "Messerschmitt over Sicily", p. 27.

151 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA. I Missing in Action Crew Reports riportano la perdita in azione di due B-17 del 2nd B.G. il 9 maggio 1943 ed un B-17 del 301st B.G. il 10 maggio (ArmyAirForces.com - Sunday, November 14, 2004, MACR 2nd B.G. and 301st B.G.).

152 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945, Walker J.W. op. cit. 154.

153 "History of the XII Air Force" Chapt. XIII p. 17 e segg., AFHRA, roll A-6202.

Il nemico alle porte

Il 13 maggio, la resa della 1ª Armata di Messe mise termine a tutte le operazioni aeree degli Alleati sulla Tunisia, mettendo a disposizione una rilevante massa di bombardieri medi, pesanti e leggeri, che da quel momento poteva procedere alla distruzione di porti, aeroporti e linee di comunicazione nell'Italia Centro Meridionale e nelle grandi isole in ottemperanza alle direttive emanate in merito alle Operazioni Corkscrew (cattura di Pantelleria) ed Husky (invasione della Sicilia)¹⁵⁴. Nella notte sul 13, gli Wellington bombardarono le installazioni portuali e ferroviarie di Napoli. Fecero pochi danni e fortunatamente solo cinque vittime¹⁵⁵. Invece Cagliari subì una tremenda incursione diurna nella quale furono impegnati sette dei nove gruppi da bombardamento della XII Air Force. A partire dalle 13,25, circa 250 velivoli, scaglionati in quattro ondate successive, attaccarono la città ed il porto, dove fu affondato il sommergibile MOCENIGO. Le prime ondate - formate dai B-17 dei Groups 97th, 301st, 321st e 2nd - lanciarono da 7.000 metri di quota, seguite da tre Groups di bombardieri medi B-25 e B-26, che sganciarono da 5.000 metri. In previsione dell'intervento degli aggressivi reparti caccia italo tedeschi, la XII AF aveva mandato insieme ai bombardieri circa 130 caccia, fra P-38 dei Fighter Groups 1st, 14th e 82nd e P-40 del 325th F.G. Durante il passaggio sull'obiettivo alcuni bombardieri ebbero qualche danno per le schegge della contraerea, ma avrebbero ricevuto colpi assai più duri durante l'attacco sferrato da nove caccia MC.202 del 24° Gruppo Autonomo e (probabilmente) da alcuni Messerschmitt decollati su allarme dai campi di Villacidro, Elmas e Decimomannu. I B-17 trovarono i caccia già in quota sull'area dell'obiettivo, poiché il centro di avvistamento radar di Elmas aveva dato l'allarme con oltre quindici minuti di anticipo sul loro arrivo¹⁵⁶.

Al pari delle "Flying Fortresses", anche i "Mitchell" ed i "Marauder" furono calorosamente accolti dalla caccia dell'isola. E nonostante la presenza dei caccia di scorta, incassarono parecchie delle micidiali raffiche loro indirizzate dagli intercettori. Secondo il diario dell'Aeronautica Sardegna fu sicuramente abbattuto uno dei P-38 di scorta, che fu visto cadere in candela trascinando una lunga scia di fumo. Altri due P-38 e quattro B-17 abbandonarono la formazione, anch'essi con vistose scie di fumo, mentre due quadrimotori ed un bimotore, ripetutamente centrati dalle raffiche, furono certamente danneggiati in modo grave. Complessivamente i piloti dei caccia, che avevano attaccato le varie formazioni dichiararono di avere notato una ventina di quadrimotori che procedevano con evidenti scie di fumo. Concluso un inseguimento, che li aveva portati al limite della loro autonomia, i caccia italiani rientrarono tutti alla base alle 15,05, inclusi due leggermente danneggiati. I rapporti americani segnarono due MC.202 ed un Bf.109 sicuramente distrutti. Mentre per l'abbattimento dei due Macchi siamo esattamente sicuri del contrario, per quello del caccia tedesco dovremmo dare credito al pilota del P-38 dell'82nd F.G. che aveva dichiarato di averlo sorpreso ed abbattuto mentre *"era isolato e stava usando tattiche che suggerivano un pilota novellino"*. Da parte loro le NAAF ammisero solo diciotto aerei danneggiati¹⁵⁷. Purtroppo per Cagliari, le sfortunate traversie non erano finite col tramontar del sole. Alle 22,50 la città sarda fu nuovamente attaccata da ventitré Wellington del Group 205 della RAF, che dovevano mirare alla stazione ferroviaria, ma in realtà colpirono la città ed un piccolo deposito di carburanti a Monte Mixi, dove furono incendiati 400 fusti di benzina. Complessivamente i danni furono molto inferiori a quelli subiti poche ore prima, sia perché era stato minore il numero degli aerei impegnati nel bombardamento sia per il fatto che alcuni Wellington avevano sostituito una parte del loro carico di esplosivi con migliaia di innocui volantini per

154 Pantelleria, immediato obiettivo di un futuro sbarco Alleato, godette di una relativa tregua per altri cinque giorni.

155 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945, e Bonacina G. op. cit. p.186.

156 Sembra che ai combattimenti abbiano partecipato pure alcuni Bf.109 G4 da ricognizione fotografica (n.d.A.)

157 La ricostruzione del bombardamento del 13/5/43 su Cagliari è basata su: Diario Storico Aeronautica Sardegna AUSSMA Diario Storico 1106. U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945, 325th Fighter Group at war, Office of the Group Historian, APO 520, 22 May 1945.



Re.2001 della Squadriglia Autonoma della difesa di Roma.

la popolazione. Un sistema che godeva il favore dei responsabili del bombardamento notturno britannico, evidentemente convinti che i messaggi di propaganda fossero più efficaci quando venivano recapitati con un buon accompagnamento di bombe¹⁵⁸.

L'impegno di quasi tutta la massa da bombardamento delle NAAF su Cagliari non evitò alla Sicilia una quotidiana, seppur ridotta, dose di bombe. La base navale di Augusta fu attaccata il 13 da una cinquantina di B-24 della IX AF scortati dagli Spitfires di Malta. L'attacco si sviluppò in tre ondate successive che colpirono il porto ed i depositi di carburanti, inoltre danneggiarono una piccola unità navale e 15 idrovoltanti¹⁵⁹. Le stazioni radar italo tedesche avevano fatto un ottimo lavoro segnalando tempestivamente l'arrivo delle formazioni al Centro Guida Caccia della Regia Aeronautica, che alle 12,53 fece decollare dagli aeroporti di Catania sette MC.205 e nove MC.202 del 4° Stormo. Solo i più veloci MC.205 riuscirono ad agganciare nemico nel cielo di Augusta, impegnando un furibondo combattimento con la formazione di punta costituita da B-24 del 98th B.G. scortati da Spitfires. Nella mischia che si sviluppò fra i 5.000 ed i 7.000 metri di quota, i MC.205 distrussero un Liberator ed uno Spitfire. Il Liberator - caduto in mare 70 Km a sud-est di Augusta - fu assegnato in collaborazione al sottotenente Raffaele Valenzano ed al sergente Bruno Lentini del 153° Gruppo. Lo Spitfire - visto cadere in acqua a 30 Km. ad est di Siracusa - fu assegnato al sergente maggiore Amedeo Benati del 1° Stormo¹⁶⁰. A questa breve lista di vittorie i Macchi aggiunsero tre quadrimotori ed uno Spitfires "*efficacemente mitragliati*" senza subire perdite né danni, dimostrando il migliore rendimento di un combattimento iniziato in condizioni tattiche favorevoli¹⁶¹.

Anche dopo la caduta della Tunisia, la Sardegna rimase fra gli obiettivi di punta delle Northwest African Air Forces, che continuarono ad attaccarne i porti e gli aeroporti col doppio obiettivo di minare le comunicazioni con la penisola e di neutralizzare le residue capacità offensive dei suoi reparti aerei.

158 Nel corso dei tre bombardamenti notturni che colpirono indiscriminatamente il centro storico di Ferrara nell'estate 1944, i bombardieri del 205 Group lanciarono sistematicamente volantini di propaganda (personale testimonianza dell'A).

159 J. Walker, "Liberandos - A WWII History of the 376th Heavy Bombardment Group", p. 480.

160 Tel. da Catania 2577 x 27/5/43 1240 a Superaereo Uff. Statistica - Divis. Personale, AUSSMA SL4/41.

161 Aerosicilia a Superaereo, 13/5/43 0030, prot. 0022555/S, AUSSMA, SL4/41.



Re.2001 della 300ª Squadriglia a Ciampino, estate 1943.

Il 14 sull'isola si abbatté una serie di incursioni dalla XII AF, che colpirono il nord, ed in particolare gli aeroporti di Olbia ed Alghero, con una azione appositamente pianificata per distruggere a terra ed in cielo il maggiore numero possibile di caccia al fine di ridurre il contrasto ai futuri attacchi aerei programmati dalle NAAF. Il grosso delle incursioni fu concentrato fra le 14,00 e le 15,00 e condotto con una cospicua massa di Lockheed P-38 sia in funzione di caccia di scorta che di cacciabombardieri. Bombardieri medi B-25 e cacciabombardieri P-38 attaccarono caserme, centrali elettriche e varie località fra cui Sassari, Alghero, Porto Torres ed Abbasanta. Una formazione di diciotto B-25 del 321° Group scortati da una ventina di P-38 bombardarono il porto e l'aeroporto di Olbia. Le NAAF annunciarono di avere colpito tre navi. In realtà una buona parte delle bombe era andata fuori bersaglio infliggendo gravi danni alla città, il rimanente aveva colpito il porto centrando un piroscampo carico di benzina, che prese fuoco¹⁶². Si concluse invece con un fiasco totale il tentativo effettuato da cinque bombardieri di demolire gli impianti idroelettrici del bacino del Tirso. Intorno alle 14,10, alcuni Lightning furono intercettati tra Olbia e Capo Comino da una formazione costituita da tre Re.2001 del 160° Gruppo Autonomo e da tredici MC.202 del 24° Gruppo, levatosi in volo per intercettare le formazioni dirette su Olbia. Uno dei caccia Lockheed colpito dai Macchi fu costretto ad un atterraggio d'emergenza presso l'isola Solli ed un secondo - colpito a morte - andò a schiantarsi in mare tra Punta Saline e Punta Manna, mentre un terzo fu solo danneggiato. Nel frattempo due Re.2001 avevano impegnato audacemente i Lightning di scorta alla formazione diretta su Olbia, riuscendo a mitragliarne due. Sulla stessa formazione piombarono due MC.202, fortunatamente decollati dall'aeroporto di Olbia intorno alle 14,20 mentre le prime bombe già cadevano sulle piste. Questi Macchi mitragliarono ripetutamente due bombardieri senza però riuscire ad abatterli. Non furono altrettanto fortunati altri due Macchi 202 successivamente decollati da Olbia fra il fumo delle esplosioni. Sebbene colpiti dai caccia americani mentre stavano facendo quota, erano miracolosamente riusciti a disimpegnarsi, effettuando poi atterraggi d'emergenza nei dintorni, mentre sul loro campo le bombe distruggevano un trimotore civile e danneggiavano un magazzino di materiali.

Esattamente alle 14,15, sull'opposto versante dell'isola, tutta l'aerea dell'aeroporto di Alghero fu accuratamente spazzata con bombe e mitragliatrici da una trentina di P-38. Qui i danni furono gravi. Sei Cant.Z 1007bis, un S.82, un S.79 e tre Ca.314 furono distrutti ed altri velivoli danneggiati. La serie delle incursioni del 14 fu chiusa intorno alle tre pomeridiane da un paio di Lightning, che mitragliarono l'idro-

¹⁶² USAAF Combat Chronology. Diario Storico Aeronautica Sardegna, maggio 1943. (Diario Storico 1106, AUSSMA)

scalo di Santa Giusta, incendiando due R.S. 14 e danneggiandone altri due¹⁶³.

Il bombardamento più pesante della giornata fu indubbiamente quello su Civitavecchia eseguito dai B-17 della XII Air Force. La città laziale dovette le sue distruzioni al fatto di essere il principale capolinea delle linee marittime fra la Sardegna e la penisola italiana. Le vittime furono 295. Molto pesanti i danni sia nel porto che nell'abitato.

L'intensificazione degli attacchi su porti e basi aeree del Sud

Nella seconda metà di maggio l'aviazione angloamericana, conclusa vittoriosamente la campagna di Tunisia, iniziò una serie di operazioni che costituivano l'indispensabile premessa per l'invasione del territorio italiano. In questa fase, uno dei reparti delle NAAF più attivi fu il Group 205 da bombardamento notturno, i cui Wellington colpirono prima Palermo (notte del 15), poi Trapani (notte del 16), indi la base idrovolanti del Lido di Roma (notte del 17) dove i britannici non trascurarono l'occasione di lanciare, oltre ad un congruo numero di bombe dirompenti dedicate all'abitato di Ostia, anche migliaia di manifestini riservati agli abitanti della "Città Eterna". Alghero e Sassari furono bombardate nella notte del 18. Ad Alghero l'incursione causò incendi, rovine e morti nella città - dove fra l'altro subirono gravi danni il palazzo episcopale e la celebre cattedrale aragonese - mentre essa sfiorò appena l'aeroporto, che in teoria avrebbe dovuto essere il principale obiettivo. Lì le bombe non fecero grandi danni. Riuscirono solo a ritardare di un'ora e dieci minuti la partenza di tre Cant.Z.1007bis del 16° Stormo, che nella stessa nottata bombardarono il porto tunisino di Djidjelli¹⁶⁴. Il 19 maggio gli aerei del II.Fliegerkorps, inviati ad attaccare Orano, avevano fatto scali di rifornimento sui campi di Villacidro e Decimomannu, ma il 21 erano già rientrati alle loro basi della penisola¹⁶⁵. Questo movimento di bombardieri sugli aeroporti sardi aveva scatenato il Group 205, che nelle notti del 20 e 21 aveva colpito Villacidro e Decimomannu, per poi passare la notte successiva ai campi d'aviazione di Castelvetro, Siacca, Milo e Borizzo.

Tre giorni prima, le Northwest African Air Forces avevano iniziato, come da programma, l'offensiva aerea che doveva piegare le difese di Pantelleria. Più di ottanta bombardieri medi, fra B-25 e B-26, debitamente scortati da caccia, avevano colpito il porto ed il campo d'aviazione con 194.500 libbre di bombe (88,22 tonnellate), mentre le forze navali si disponevano a rendere più serrato il blocco dell'isola¹⁶⁶. A partire dalla stessa data il Coastal Air Command aveva esteso il suo controllo sul Mediterraneo Centrale ed Occidentale, comprendendovi anche l'intero Mar Tirreno. Le sue ricognizioni ed i suoi pattugliamenti offensivi coprirono le acque fra la Sicilia, la Sardegna, la Corsica ed il Golfo del Leone, arrivando sino nei dintorni di Marsiglia¹⁶⁷. Adeguatamente scortati da caccia, i B-17 della XII AF attaccarono Trapani per due giorni consecutivi. Il 18 colpirono il porto e la città, il 19, l'aeroporto.

Il 20 maggio, i B-17 tornarono su Grosseto mettendo praticamente fuori uso la base aerea, già abbandonata dal Kampfgeschwader 26 dopo il bombardamento del 26 aprile, ma ancora parzialmente attiva. Oltre ad infliggere i soliti "danni collaterali" ad abitazioni, ospedali, scuole e fare vittime civili, i B-17 lesionarono gravemente la pista e gli impianti aeroportuali, distruggendo 25 aerei ed il deposito bombe e siluri, uccidendo centotrentatré persone e ferendone trecentotrentaquattro.

163 Santoro G. vol. 2° op. cit. p. 521

164 Diario Storico Aeronautica Sardegna, Diario Storico 1106, AUSSMA.

165 RAF Narrative - The Sicilian Campaign June - August 1943, p. 37 - AFHRA 23364.

166 Twelfth Air Force History, chapt. XII, p. 19, AFHRA A-6202.

167 USAAF Combat Chronology.

All'indomani, proseguendo con tenacia gli attacchi programmati per la neutralizzazione delle forze aeree dell'Asse, le NAAF inviarono quarantacinque B-17 ad attaccare l'aeroporto di Castelvetro. Un diluvio di bombe dirompenti ed a frammentazione colpì hangar, officine di riparazione, postazioni di batterie contraeree ed aree di decentramento¹⁶⁸. I Macchi del 153° levatisi in volo per intercettare i bombardieri si scontrarono con i Lightning di scorta, uno dei quali - abbattuto dal sottotenente Valenzano - si inabissò 30 Km. a Sud di capo Feto¹⁶⁹. A Sciacca arrivarono invece quarantotto B-17 con la solita scorta caccia, che scaricarono sul campo 76 tonnellate di micidiali bombe a frammentazione¹⁷⁰.

Nello primo pomeriggio dello stesso giorno formazioni di B-25 colpirono i campi di Milis e Villacidro, mentre B-26 bombardarono i campi di Monserrato e di Elmas, la periferia di Quarto Sant'Elena ed il porto di Cagliari. Contemporaneamente gruppi di P-38, dopo avere bombardato i docks di Golfo degli Aranci, il ponte ferroviario a nord est di Perfugas, l'aeroporto di Milis, il nodo ferroviario di Macomer, fecero una scorribanda nell'aerea centro settentrionale dell'isola colpendo obiettivi occasionali nella zona compresa fra Sassari, Bonnanaro, Chilivani e Bonorva. Essendo la forza della caccia tedesca momentaneamente limitata ai soli ventotto Bf.109 efficienti del II/JG 51, il compito di contrastare i numerosi raids della giornata gravò in massima parte sul 51° Stormo Caccia, che fra le 13,25 e le 15,35 fece levare in volo trentacinque MC.202 e due MC.205¹⁷¹. Guidati dai radar i caccia riuscirono ad intralciare con successo l'azione degli incursori, come dimostrato dai trascurabili danni da essi inflitti agli obiettivi attaccati. Sull'aeroporto di Villacidro le bombe distrussero un piccolo Saiman da collegamento, danneggiarono leggermente un S.79 e ferirono quattro persone. Su quello di Alghero fecero sette morti, diciotto feriti, colpirono due baracche e procurarono lievi danni a tre S.79. In compenso il 51° mise all'attivo due Lightning abbattuti ed un terzo danneggiato senza subire perdite¹⁷².

Nella notte del 23 gli Wellington trascurarono le grandi isole per attaccare il porto e l'aeroporto di Pantelleria. Il 25 tornarono sulla Sardegna, dove colpirono il porto di Olbia, mentre il 28 si ripresentarono sui campi d'aviazione di Villacidro, Decimomannu ed Elmas. Nella notte del 28 i bombardieri britannici portarono le loro bombe sui campi di Castelvetro, Borizzo, ed in quella del 29, sui porti di Trapani e Marsala, ed infine il 30 ancora una volta su Pantelleria, già da giorni martellata da pesantissimi ed ininterrotti bombardamenti.

Da oltre una settimana i Liberators della IX Air Force e del IX Air Command mancavano dai cieli italiani, ma nella notte sul 21 i B-24 britannici ritornarono su Messina e Reggio Calabria. Quest'ultima fu nuovamente attaccata il giorno seguente insieme alla dirimpettaia Villa San Giovanni da ambedue i Groups della IX A.F. I determinati attacchi dei caccia italiani contro il 98th B.G. diedero ai suoi mitraglieri l'occasione per rivendicare quattro caccia distrutti, mentre i loro colleghi del 376th si limitarono ad osservare da lontano un isolato Me.109¹⁷³.

Nella notte sul 22 tutti gli Wellington delle NASAF furono impiegati in una operazione diversiva contro gli aeroporti di Castelvetro, Sciacca, Milo e Borizzo eseguita per facilitare il passaggio di un convoglio di quattro navi mercantili veloci dirette ad Alessandria con la scorta dell'incrociatore contraereo CARLISLE e dei P-40 della IX Air Force¹⁷⁴. Era dal maggio 1941 che un convoglio di mercantili non riusciva a fare la completa traversata da Gibilterra al canale di Suez, risparmiando il lungo periplo attorno al Capo di Buona Speranza. Il successo dell'operazione fu facilitato anche dalla mancanza di attacchi

168 - USAAF Combat Chronology.

169 - Tel. da Catania 2577 x 27/5/43 1240 a Superaereo Uff. Statistica - Divis. Personale, AUSSMA SL4/41.

170 - The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Narrative, § 56, AFHRA A-6192.

171 - Il 20 maggio 1943 l'unico reparto caccia presente in Sardegna era il II/JG 51, dislocato a Monferrato con 40 Bf.109 in carico di cui 28 efficienti (RAF Narrative, "The Sicilian Campaign" cit. Appendix 3, p.2, AFHRA 23364)

172 - Diario Storico Aeronautica Sardegna, Diario Storico 1106, AUSSMA.

173 - Walker J. Op. cit. p. 480. USAAF Combat Chronology.

174 - USAAF Combat Chronology e Santoni e Mattesini, op. cit. p. 362.



Fine 1942, Campo reggiane, Re.2005 "Sagittario", M.M.495 (secondo prototipo). (Collezione F. Pedriali)

aerei lungo l'intera rotta. L'offensiva aerea contro Pantelleria era iniziata il 17 maggio, tuttavia sino alla fine del mese il compito di ammorbidire le difese dell'isola era stato lasciato quasi per intero ai caccia bombardieri. Fecero eccezione alcuni massicci attacchi eseguiti nei giorni 18, 23, 26 e 29 dai bombardieri medi dell'aviazione tattica. La massa dei B-17 e dei B-24 dell'aviazione strategica stava invece lavorando la Sicilia, la Sardegna e l'Italia centro meridionale¹⁷⁵. Il 24, i Liberators della IX AF attaccarono gli impianti ferroviari di Villa San Giovanni ed il vicino deposito di Reggio di Calabria innescando violenti combattimenti aerei con la caccia italiana la quale, chiamando a raccolta tutti suoi migliori reparti, riuscì a mandare in aria cinquantacinque aerei fra MC.202, MC.205 e Bf.109G-6. Senza subire alcuna perdita, gli italiani rivendicarono quattro quadrimotori abbattuti ed altri quattro danneggiati¹⁷⁶.

Il 24 fu una giornata di fuoco anche sulla Sardegna, che fu attaccata praticamente da quasi tutti i reparti delle NAAF, che con B-25, B-26 e B-17, scortati da P-40 e P-38, bombardarono vari obiettivi, fra cui il porto di Carloforte, fabbriche, hangar e depositi di carburanti ad Alghero, la base idrovolanti di Porto Conte, il ponte ferroviario di Arbatax Tortoli, le stazioni di Bonorva e Chilivani, il centro abitato di Iglesias, il porto della Maddalena, il porto ed i magazzini di Terranova, ed infine l'aeroporto di Venafiorita (Olbia). I Macchi 202 del 51° Stormo (col. Aldo Remondino) ed i Re.2001 del 160° Gruppo si impegnarono al massimo per contenere gli attacchi delle varie formazioni. Undici MC.202 del 24° Gruppo e sette Re.2001 del 160° Gruppo, partiti su allarme da Venafiorita alle 13,55, in seguito a segnalazioni delle stazioni RARI (Radiolocalizzatori) intercettarono i B-25 mentre stavano bombardando il porto Olbia ed il vicino campo di Venafiorita. Secondo i rapporti del Comando Aeronautica Sardegna il combattimento andò assai bene per i caccia italiani, che rivendicarono la distruzione di un bombardiere e cinque P-38 ed il danneggiamento di altri due bombardieri e di un P-38, a fronte della perdita di un MC.202. Al negativo bilancio di questo combattimento, gli attaccanti dovettero aggiungere il quasi fallimento del loro spezzonamento su Venafiorita. Le micidiali bombe a frammentazione toccarono solo marginalmente il bersaglio, infliggendo lievi danni a due caccia ed agli impianti della base. Una serie di azioni, scatenata all'indomani sugli aeroporti della Sicilia e sugli impianti ferroviari di Messina da formazioni delle NAAF e della IX AF, innescò violenti combattimenti in cui la caccia italo tedesca dimostrò di avere denti ancora bene affilati.

I due stormi (4° e 53° CT) ed i tre gruppi caccia italiani (3°, 150°, 161° CT) dislocati nelle varie basi dell'isola disponevano complessivamente di circa centoottantotto velivoli (32 MC.205, 60 MC.202, 40

175 Cfr. "History of the XII Air Force", Chapt. XII pp. 18 e 19, AFHRA, roll A-6202.

176 Tel. da Aeronautica Sicilia a Superaereo Prot. 1B/8935 del 25.5.1943, AUSSMA SL4/41.

Bf.109G-6 e 36 MC.200), cui si aggiungevano nel settore nord orientale altri ventidue caccia fra MC.200, MC.202 e D.520 del 161° Gruppo C.T. schierato sull'aeroporto di Reggio Calabria¹⁷⁷. Di norma gli aerei efficienti non superavano la metà della forza schierata, ma quel giorno i piloti ed il personale di terra dei reparti italiani fecero miracoli permettendo ai caccia di eseguire centodiciannove sortite¹⁷⁸. Nella casella delle vittorie, le squadriglie italiane segnarono dodici quadrimotori sicuramente abbattuti e dieci probabili, più un P-38 abbattuto, senza segnare alcuno dei propri aerei in quella delle perdite. Tuttavia molti caccia rientrarono con evidenti segni della reazione avversaria. I punti di caduta degli aerei nemici furono accuratamente identificati dalla DICAT e dal Comando Aeronautica Sicilia, che successivamente li segnalavano a Superaereo insieme ai nomi dei piloti autori delle vittorie¹⁷⁹. Il 376th B.G. impegnato su Messina insieme al gemello 98th B.G., segnalò di essere stato attaccato da otto caccia (cinque Me.109, un Fw.190 e due MC.202). Un Messerschmitt era stato rivendicato dai mitraglieri, che asserirono di averne danneggiato un secondo. Da parte sua il Group ebbe nove B-24 danneggiati su ventidue in azione. Uno fra i più colpiti rientrò con un morto e due feriti¹⁸⁰. Il forte impegno dell'aviazione alleata sulla Sicilia nella giornata del 25 maggio non aveva risparmiato alcune punzecchiature alla Sardegna, dove alcune scorrerie colpirono Portoscuso (Cagliari), Macomer e Porto Empedocle.

Le operazioni del 26 contro gli aeroporti siciliani furono dirette contro Ponte Olivo, Biscari e Comiso: tutti bersagliati con dovizia da bombe dirompenti ed a frammentazione. L'attacco più massiccio toccò a Comiso, dove quarantaquattro B-17 scaricarono 70 tonnellate di bombe, praticamente cancellando i vecchi fabbricati dell'aeroporto, vari attendamenti di fortuna e distruggendo parte degli aerei decentrati sotto gli ulivi¹⁸¹.

Le azioni sulla Sardegna furono invece eseguite da P-38, che attaccarono il campo di Villacidro, il porticciolo di Golfo Aranci e per la seconda volta la diga del Tirso, ritenuta obiettivo strategico essendo fornitrice di energia elettrica alle industrie estrattive del carbone, del piombo e dello zinco utili all'industria bellica italiana¹⁸².

Il 27, Villacidro e Decimomannu furono nuovamente bombardate dai B-25 e B-26 della XII AF, che ritornarono anche il giorno successivo protetti da una forte scorta caccia. Nel bombardamento del 27 su Decimomannu furono distrutti due Ju.87 italiani e 60.000 litri di carburante avio, però gli attaccanti persero un aereo¹⁸³. Nei combattimenti aerei perse la vita il capitano Italo D'Amico, comandante la 151^a Squadriglia del 20° Gruppo, caduto col suo MC.202 nel cielo del Golfo di Palmas¹⁸⁴. Durante la notte i campi di Decimomannu e Villacidro furono bombardati anche dagli infaticabili Wellington del Group 205, che presero di mira pure l'aeroporto di Elmas.

La giornata del 28 portò sulla Sicilia i B-24 britannici del IX Air Command, che poco prima dell'alba bombardarono la base navale di Augusta, mentre Sciacca, Castelvetro, Trapani Milo e Borizzo furono l'obiettivo di grosse formazioni di B-25 e B-26 fortemente scortate da Spitfires decollati da Malta e da

177 Superaereo, Prot.N.1B/8931, 11 maggio 1943, (Mattesini e Cermelli, "Le direttive di Superaereo". Vol.2 Tomo II, p.796)

178 Tel. da Aeronautica Sicilia a Superaereo del 26.5.1943 ore 0845, AUSSMA SL4/41.

179 Tel. da Aeronautica Sicilia a Superaereo del 26.5.1943 ore 0845, AUSSMA SL4/41. Tel. da Catania 2577 x 27/5/43 1240 a Superaereo Uff. Statistica - Divis. Personale, AUSSMA SL4/41.

180 Walker J. op. cit. p. 483.

181 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Narrative, § 56, AFHRA A-6192. Cfr.: Pagani F., op. cit. p.250, dove però l'A. indica la data del 20 maggio anziché quella del 26 maggio 1943, in cui fu effettuato il bombardamento.

182 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Narrative, § 39, AFHRA A-6192.

183 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Erstellung: struve-druck, Eutin, Germany, Teil 3, p. 1582. RAF Narrative „The Sicilian Campaign op. cit. p. 38.

184 Al capitano D'Amico fu conferita la MOVMI alla memoria.

P-40 a grande autonomia provenienti da basi dell'Algeria¹⁸⁵. In questa occasione i P-40 del 325th F.G. in azione su Trapani Milo eseguirono la più lunga missione di guerra accreditata a tale tipo di aereo nel teatro Mediterraneo. Questi P-40 rimasero in volo oltre tre ore, essendo decollati dalla base di Montesquieu (Algeria), distante 520 Km dalla costa occidentale della Sicilia¹⁸⁶.

Il 28 maggio fu una data importante per la XII Air Force, perché per la prima volta le sue "Fortezze Volanti" violarono lo spazio aereo dell'alto Tirreno, attaccando il porto, i cantieri e le raffinerie di petrolio di Livorno. La 2^a Zona Aerea Territoriale, responsabile della difesa del settore aveva a disposizione solo pochi reparti armati con caccia di seconda schiera¹⁸⁷. Pertanto quando due formazioni di B-17, forti complessivamente di novantadue velivoli, si avvicinarono alla costa toscana, si trovarono di fronte solo alcuni superati MC.200 dell'8° Gruppo Caccia. Un reparto rientrato dall'Africa Settentrionale a metà del dicembre 1942, indi ricostituito sul campo di Albenga, dove invece degli attesi MC.202 aveva avuto MC.200 "nuovi di fabbrica"¹⁸⁸. Il 28 maggio, l'8° Gruppo era da appena due giorni sull'aeroporto di Sarzana Luni, dove i suoi piloti dovevano addestrarsi per scortare in azione le Forze Navali da Battaglia di base a La Spezia¹⁸⁹. Una delle formazioni reduci dal bombardamento di Livorno, forte di quarantasette B-17, fu attaccata da un unico temerario pilota dell'8° Gruppo, il quale - nonostante il quasi inesistente margine di velocità del suo MC.200 rispetto ai bombardieri - riuscì a portarsi a tiro perché il tempestivo allarme della stazione radar gli aveva concesso quel margine di tempo necessario per salire ad 8.000 metri. Approfittando del vantaggio di quota, con una ripida picchiata era arrivato a contatto balistico con la formazione avversaria ed, in conformità alla tattica raccomandata dallo Stato Maggiore Aeronautica, aveva eseguito un passaggio alla massima velocità entro la formazione. Tuttavia a causa dell'insufficienza del suo armamento il suo mitragliamento non aveva ottenuto visibili risultati¹⁹⁰. Due ore dopo altri due MC.200 del medesimo Gruppo



Re.2001, 358^a Squadriglia, 2° Gruppo, 6° Stormo. (probabilmente Sarzana, estate 1943).

185 USAAF Combat Chronology. Le incursioni furono accanitamente contrastate da tutti i caccia disponibili. Il sottotenente Eugenio Lecchi decollò da Sciacca con un Bf.109 G6 della 365^a Squadriglia insieme ad altri Messerschmitt dello stesso reparto, fra i quali quelli dei tenenti Giovanni Chiale e Giosuè Carillo, per intercettare una formazione di bombardieri scortati da Spitfire. Nello scontro, a circa 8.000 metri di quota, Lecchi riuscì a sparare 58 colpi contro i bombardieri prima di venire colpito dalla loro reazione e costretto ad un atterraggio di emergenza, mentre il Bf.109 G6 del tenente Carillo sparò 138 colpi contro gli Spitfire senza ottenere visibili risultati.

186 325th Fighter Group at war, Office of the Group Historian, APO 520, 22 May 1945.

187 Dalla 3^a ZAT dipendevano i reparti aerei della R.A. dislocati nell'Italia centro settentrionale. N.d.A.

188 Testimonianza all'A. del comandante Costantino Petrosellini, Roma 20 novembre 2001.

189 Il personale dell'8° Gruppo C.T. era rientrato dall'Africa Settentrionale a metà dicembre 1942 a bordo di S.82 da trasporto, lasciando i suoi ultimi cacciabombardieri MC.200 AS ai reparti ancora in Tripolitania. In Italia l'8° Gruppo Caccia era stato ricostituito sul campo di Albenga. Invece di aerei moderni aveva ricevuto MC.200 nuovi di fabbrica insieme ad alcuni D.520 francesi, che i piloti del Gruppo erano andati a prendere in Francia. Nella primavera / estate 1943 due squadriglie dell'8° furono dislocate nella zona di Pontremoli una a Sarzana e l'altra a Metato per provvedere alla difesa della base della Marina di La Spezia ed alla scorta delle Forze Navali. La 92^a Squadriglia, tutta montata su Macchi MC.200, si era stabilita sul campo di Sarzana (Testimonianza resa all'A. il 20 novembre 2001 dal comandante Costantino Petrosellini, già tenente pilota 92^a Squadriglia - 8° Gruppo - 2° Stormo C. T.).

190 Il 12 febbraio 1943, lo Stato Maggiore Aeronautica aveva distribuito a tutti i comandi d'aviazione una circolare concernente l'Impiego Tattico della Difesa Aerea Diurna, con precise norme di combattimento per la caccia. (Cfr. Mattesini e Cermelli, "Le direttive tecnico-operative di Superaereo" Vol. secondo, II Tomo, p. 586, SMA US, Roma 1992.

erano stato fatti decollare su allarme da Sarzana, per attaccare una seconda formazione di B-17. La tattica seguita era stata la medesima del loro predecessore. Ma nonostante l'ardimento dei piloti, anche questa volta le brevi raffiche sparate dalle coppie di 12,7 mm mentre i MC.200 fendevano la formazione avversaria ebbero un effetto praticamente nullo. Invece il fuoco di risposta delle Browning americane lasciò alcuni visibili segni su ambedue i caccia¹⁹¹. Per meglio comprendere lo scarso risultato di questi due combattimenti contro le "fortezze volanti" ascoltiamo la testimonianza di Costantino Petrosellini, allora tenente pilota dell'8° Gruppo: *"Il Macchi MC.20 di cui eravamo ancora dotati aveva rispetto ai B-17 americani uno scarto di velocità minimo, pertanto attaccandoli in coda ci saremmo esposti al loro fuoco concentrato per un tempo interminabile. L'unica soluzione al problema era attaccarli da una quota molto più elevata, sfruttando la velocità acquistata nella picchiata sia per sorprenderli che per disimpegnarci una volta eseguito l'attacco. I tedeschi ci avevano consigliato di attaccare di fronte e dal basso. Ma questo si poteva fare solo sopravanzando la formazione dei quadrimotori, cosa che i nostri lenti Macchi 200 non ci consentivano di fare. In ogni caso - a differenza degli aerei tedeschi - rimaneva sempre il problema dell'armamento dei nostri velivoli. I bombardieri erano armati con una decina di mitragliatrici Browning cal.0.5 aventi portata utile 700 metri, mentre i Macchi MC.200 della 92ª disponevano di sole due SAFAT 12,7 mm con portata utile 200-300 metri. Anche attaccando di fronte, il paio di secondi occorrente per arrivare a tiro era interminabile. Tuttavia anche l'attacco in picchiata, quantunque avesse il vantaggio della sorpresa, non facilitava una buona mira. Comunque il nostro primo incontro con i B-17 si risolse in un insuccesso perché arrivammo a contatto dopo un inseguimento a tutto motore"*¹⁹².

Il 5 giugno, esattamente una settimana dalla loro prima apparizione sui cieli dell'alto Tirreno, centodici B-17 della XII AF ritornarono per attaccare il porto di La Spezia¹⁹³. Anche questa volta l'8° Gruppo cercò di contrastare l'attacco con i suoi lenti e quasi disarmati caccia. *"Quel giorno - racconta Petrosellini - io ed altri quattro MC.200 fummo presi entro una girandola di traccianti mentre cercavamo di serrare le distanze. La nostra ritirata fu inevitabile per non incorrere in inutili perdite"*¹⁹⁴. Un risultato già scontato anche per un valido e sperimentato Gruppo come l'8°, riarmato con un caccia superato e drammaticamente inferiore in tutti i vitali parametri di armamento e motorizzazione.

Per ridurre al minimo le interferenze dell'aviazione dell'Asse durante le operazioni aeree e navali per la conquista di Pantelleria ("Operazione Corckscrew"), il Mediterranean Air Command chiuse il mese di maggio con una breve ma intensa offensiva aerea contro le principali basi della Luftwaffe nell'Italia Meridionale. I Groups da bombardamento pesante della IX AF erano già andati il giorno 28 sulla zona aeroportuale di Foggia, ma i risultati non erano stati soddisfacenti. Pertanto l'attacco fu ripetuto due giorni dopo sempre dagli stessi reparti, che questa volta lanciarono con maggiore precisione, distruggendo fabbricati, hangars e parecchi aerei sulle piste. Ma anche questa seconda passata sembrò insufficiente alle NAAF, che il 31 ne ordinarono la ripetizione con gli stessi Groups di "Fortezze Volanti", che il giorno precedente avevano bombardato lo stabilimento aeronautico di Pomigliano D'arco e l'affollata base aerea di Capodichino.

L'attacco del 30 maggio su Capodichino si impresse indelebilmente nella memoria del sergente Marcello Vannucci, uno dei piloti del 22° che avevano invano cercato di arrestarlo: *"ritornarono di sor-*

191 Pesce Giuseppe, "L'8° Gruppo Caccia in due conflitti mondiali", USSMA, Roma 1975, p. 73.

192 Testimonianza all'A. del comandante Costantino Petrosellini, Roma 20 novembre 2001.

193 I B-17 inviati su La Spezia erano 118, comunque sei rientrarono senza avere raggiunto l'obiettivo (The Twelfth Air Force in the Sicilia Campaign, Narrative, § 50, AFHRA -6192). Nello stesso giorno i bombardieri medi B-26 della XII A.F. attaccarono Porto Empedocle, mentre i P-38 colpirono gli aeroporti di Capoterra e Monserrato (U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945).

194 Testimonianza all'A. del comandante Costantino Petrosellini, Roma 20 novembre 2001, U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945. Secondo Giuseppe Pesce (vedi "L'8° Gruppo Caccia in due conflitti mondiali", Ufficio Storico SMA, Roma 175 p. 74) il 5 giugno un MC.200 dell'8° Gruppo pilotato dal serg. magg. Zanarini avrebbe abbattuto su La Spezia un B-17.



Caccia Dewoitine D.520 catturati al governo di Vichy, a causa della carente produzione di aerei nazionali, la Regia Aeronautica li distribuì ad alcuni reparti intercettori, dove furono impiegati con mediocre profitto.

presa – racconta Vannucci - e fecero un massacro, noi ci battemmo come al solito, impegnandoci fino all'esaurimento delle munizioni, eravamo 13 aerei: da 8.000 metri ci buttammo sulle formazioni, riuscimmo ad abbatterne tre più due probabili, ma eravamo troppo inferiori. Ci danneggiarono anche la pista, quindi andammo ad atterrare a Capua"¹⁹⁵.

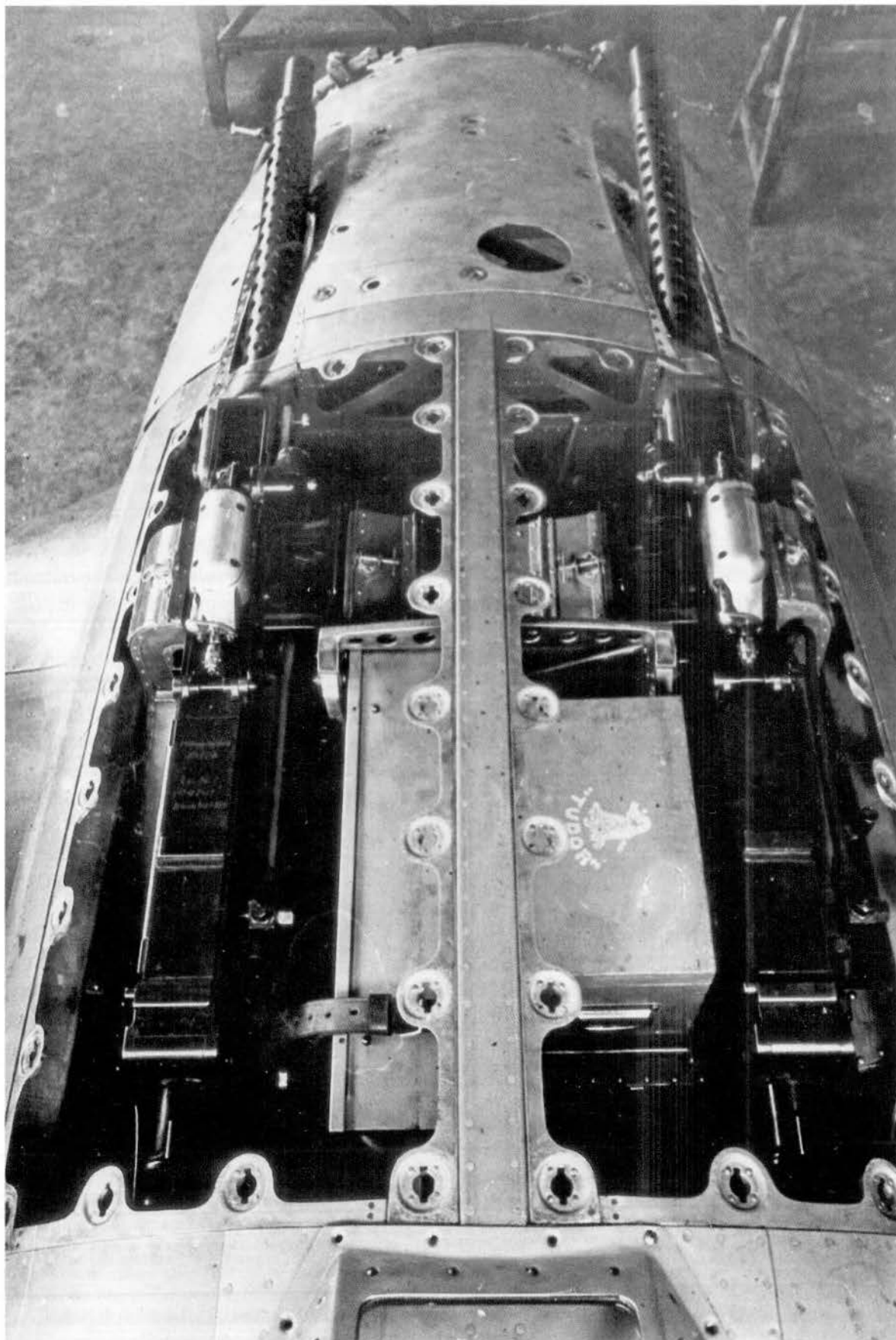
Il 31 toccò ancora a Foggia, dove ventisei B-17 scaricarono 312 bombe da 500 libbre appiccando vari incendi¹⁹⁶. Infine nella stessa notte, una grossa formazione di bombardieri pesanti della RAF, fra cui pure i Liberators del Bomb Squadron 178 (IX Air Command), bombardò Augusta colpendo il porto, i depositi di carburante e la base idrovolanti della Marina. Negli ultimi giorni del mese, eccettuata qualche debole incursione notturna di disturbo dei Wellingtons, Napoli era stata trascurata dalle grosse formazioni godendo di una breve tregua, concessa solo perché la caduta della Tunisia aveva un po' ridotto l'importanza strategica del suo porto. Tuttavia il 6 di giugno, il vicino aeroporto di Capodichino fu sottoposto ad un'altra tremenda incursione, che prese quasi alla sprovvista i sistemi d'allarme. Le bombe cominciarono a cadere sul campo mentre la pattuglia d'allarme stava decollando. Di questi tre caccia, uno colpito da una bomba si disintegrò in un palla di fuoco, due riuscirono a staccarsi dal suolo, ma uno di essi, arrivato a soli 300 metri, accusò gravi problemi al motore. Il pilota cercò di salvarsi col paracadute che sfortunatamente non si aprì¹⁹⁷. Due giorni prima anche l'aeroporto di Grottaglie aveva conosciuto la capacità offensiva dei Liberators della IX Air Force. Cinquantadue B-24 del 376th e 98th B.G. l'avevano coperto di bombe, colpendo hangars, fabbricati amministrativi e piste, distruggendo inoltre undici velivoli. Nessun quadrimotore era stato abbattuto, solo una decina era stata colpita da schegge e proiettili, tuttavia i due Groups avevano rivendicato quattro vittorie, di cui tre (due Bf.109 ed un MC.202) se le era attribuite il 376th B.G.¹⁹⁸.

¹⁹⁵ Aeronautica n.2 febbraio 1998, Marcello Vannucci (ex sergente pilota del 22° Gruppo CT) "La difesa di Napoli".

¹⁹⁶ "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", narrative, § 50, AFHRA A-6192.

¹⁹⁷ Aeronautica n.2 febbraio 1998, Marcello Vannucci (ex sergente pilota del 22° Gruppo CT) "La difesa di Napoli".

¹⁹⁸ RAF Narrative, The Sicilian Campaign, p. 39, AFHRA 23364 e Walker J. op. cit. pp. 482 - 483.



La coppia di SAFAT cal.12,7mm che costituivano tutto l'armamento del MC.202. (collezione Ferdinando Pedriali)

Capitolo VI

Forze aeree a confronto

La situazione dopo la caduta della Tunisia

Regia Aeronautica 1943, una crisi arrivata da lontano

Le intese con l'alleato tedesco

Il problema produttivo e qualitativo

Il dilemma dei caccia italiani

Il problema dei bombardieri italiani

L'industria aeronautica tedesca e le forniture all'Italia



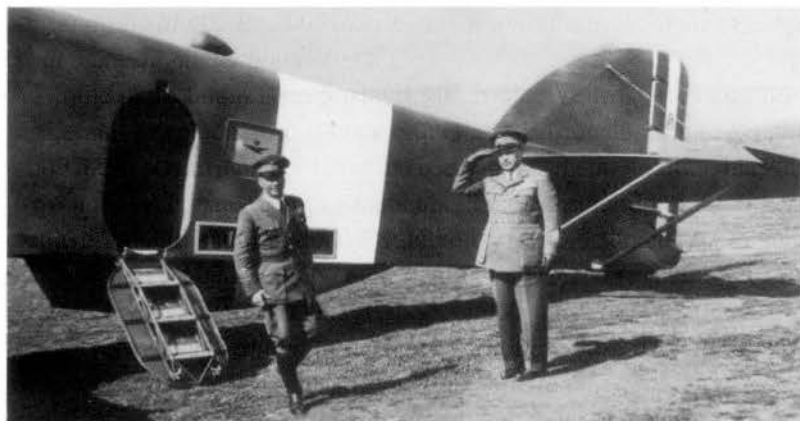
L'incontro di Mussolini ed Hitler al castello di Klessheim (Salisburgo), il 7 aprile 1943. (collezione Ferdinando Pedriali).

La situazione dopo la caduta della Tunisia

L'11 maggio, prevedendo che la potenza aerea alleata avrebbe spostato entro breve tempo il suo peso sulle grandi isole italiane, Superaereo aveva trasmesso allo Stato Maggiore Generale l'elenco dei reparti che avrebbero potuto concorrere alla difesa della Sicilia, ed indirettamente anche a quella di Pantelleria¹. In quel momento la Regia Aeronautica disponeva complessivamente di 472 velivoli da combattimento, di cui circa la metà bellicamente efficienti. Tuttavia solo quelli dislocati sulle basi siciliane avrebbero potuto concorrere direttamente alla difesa di Pantelleria. L'esiguità delle forze disponibili poneva alla Regia Aeronautica l'angoscioso problema di assegnare la parte più consistente delle proprie esigue forze ai settori più minacciati, sebbene fosse necessario riservare una forte aliquota di caccia per la difesa delle città e degli altri punti strategici metropolitani, da mesi continuamente attaccati dall'aviazione angloamericana. Nonostante le sue recenti perdite, la situazione della Luftflotte.2 era ovviamente migliore di quella dell'aviazione italiana, la cui industria non produceva abbastanza aerei per ripianare le perdite. Ai primi d'aprile Kesselring aveva ricevuto 598 velivoli fra nuovi e riparati², cui si era aggiunto un altro congruo numero di rimpiazzi prima della fine del mese, sicché all'inizio di maggio aveva sottomano 270 caccia Bf.109, 25 caccia notturni Ju.88, 436 fra bombardieri ed aerosiluranti, 25 ricognitori a largo raggio e circa cento di aerei d'assalto³. Ovvero un totale di quasi 850 apparecchi, di cui circa la metà efficienti. Tuttavia a seguito delle disastrose perdite subite in Tunisia, a metà maggio erano rimasti appena 254 velivoli efficienti (otto caccia da ricognizione tattica, dieci da ricognizione strategica, centotrenta fra caccia e caccia bombardieri, diciotto caccia notturni ed ottantotto bombardieri)⁴. Nel corso dello stesso mese l'OKL (Oberkommando der Luftwaffe) aveva promosso un'ampia riorganizzazione della Luftflotte.2. Quattro fra i più provati gruppi da bombardamento e due gruppi da caccia erano stati definitivamente trasferiti in Germania. Due gruppi dello Jagdgeschwader 77 erano stati temporaneamente spostati su basi del Reich, per concedere un periodo di riposo al personale superstite, reintegrarne l'organico con complementi e ricostituire ex novo la dotazione di velivoli.

In sostituzione delle unità rientrate nel Reich erano arrivati otto gruppi da bombardamento, due gruppi

- 1 Superaereo, Prot.N.1B/8331, 11 maggio 1943, da "Le direttive di Superaereo". Vol.2 Tomo II, p.796. Vedi dettagli in Tabella n.2
- 2 Dichiarazione del feldmaresciallo Kesselring alla riunione presso Comando Supremo del 18 aprile 1943, Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, SME Ufficio Storico, Roma, 1985, p.73.
- 3 Situazione elaborata dall'A. in base a:
Superaereo, Allegato n.2 al foglio 1B/1027, Le direttive tecnico operative di Superaereo, tomo II, vol. 2°, p. 930.
AFHRA 137.306-14, roll A-1128.
"The Luftwaffe, 1939-1945", "Air Units LW". by Michael Holm, 1997-2000
Tony Wood "Hitler's Luftwaffe".
Williamson Murray, "Strategy for defeat the Luftwaffe, 1939-1945".
Per ulteriori dettagli vedi Allegato 15.
- 4 Santoni e Mattesini, op. cit. p. 379.



Il generale Rino Corso Fougier, Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Nell'aprile 1943, Fougier riteneva che la Luftwaffe fosse "impari ai gravi compiti da assolvere, sia dal punto di vista della qualità come da quello della quantità". (collezione Ferdinando Pedriali).

da caccia e tre di assaltatori, mentre i reparti rimasti in Italia erano in attesa di ricevere aerei e personale di rimpiazzo⁵. Complessivamente fra il materiale entrato in Italia con i nuovi reparti e quello per reintegrare le unità già nella penisola, in maggio la Luftwaffe aveva trasferito sul territorio italiano circa 650 aerei, di cui 302 caccia e cacciabombardieri, e 213 bombardieri⁶. Una massa equivalente a circa il 20% dell'intera forza della Luftwaffe, ma che a causa dei tempi di trasferimento e sistemazione sulle basi italiane non avrebbe potuto essere operativa prima dell'inizio di giugno.

Nell'attesa che rinforzi e riorganizzazione facessero il loro effetto, i reparti caccia tedeschi presenti sulle basi italiane non erano abbastanza forti per contribuire significativamente alla difesa aerea della Sicilia, della Sardegna e delle isole Pelagie. Fra i reparti caccia rimasti in Italia citiamo lo Jagdgeschwader.77 che, rientrato praticamente decimato dalla Tunisia all'inizio di maggio, ritornò ad essere pienamente operativo solo sei settimane più tardi. Il suo terzo gruppo (III./JG.77), ricostituito sulla base di Foggia, fu schierato il 9 di giugno a Chilivani (Sardegna), mentre gli altri due gruppi (il I./JG.77 ed il II./JG.77), rientrati dalla Germania a metà giugno, ripresero servizio il 19 giugno sulle basi di Comiso e Trapani Milo⁷.

Dopo le perdite subite nella campagna di Tunisia, a metà maggio la Luftflotte.2 era una grande unità con pochi reparti efficienti di caccia e cacciabombardieri, per la maggiore parte schierati sui campi della Sicilia e della Sardegna, mentre i nuovi reparti da bombardamento appena arrivati ed i vecchi in fase di riorganizzazione, erano stati spostati dai campi della Sicilia a quelli della penisola onde sottrarli alle sempre più frequenti e distruttive incursioni nemiche⁸. Includendo i bombardieri a largo raggio, il 20 di maggio, la Luftflotte.2 poteva disporre di circa 734 aerei da combattimento, di cui circa la metà efficienti⁹. Alla fine dello stesso mese, la forza dei reparti della Regia Aeronautica, schierati nella penisola e nelle grandi isole, comprendeva 772 velivoli di cui 425 efficienti.

Alla stessa epoca, la forza dell'aviazione Alleata era in piena ascesa. La North African Strategic Air Force (NASAF) comandata dal maggior generale James Doolittle disponeva di quattro Group di B-17, due di B-25, due di B-26, tre di P-38 ed uno di P-40, tutti dell'USAAF. La componente da bombarda-

5 I gruppi inviati erano, per il bombardamento: II./KG6, III./KG6, III./KG30, III./KG54, I./KG76, III./KG76, II./KG77, II./KG1; per la caccia II./JG.77, IV./JG3; per l'assalto un del SG2 ed uno del SKG10. "Air Units LW", M. Holms, htm. Jan. 1990, Santoni e Mattesini, op. cit. pp. 379, 380

6 Vedi Tabella n.3

7 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Erstellung: struve-druck, Eutin, Germany, Teil 3, p. 1591. E. Mombeek - La campagne italienne de le JG.77, Avions n.89.

8 Accordo tra Superaereo ed OBS del giorno 14 aprile 1943 circa dislocazione reparti italo tedeschi in Sicilia, da F. "Le direttive operative di Superaereo 1940- 1943", SMA -Ufficio Storico, Roma 1992, Vol. Secondo, II Tomo, p.695, in seguito citato come "Le direttive operative di Superaereo 1940- 1943".

9 Ministry of Defence Air Historical Branch (UK), RAF Narrative (First draft), "The Sicilian Campaign June - August 1943", Appendix 3 (from German Documents), p.3, AFHRA - 23364.

mento notturno della NASAF era costituita da due Wing di Wellington britannici. La North African Tactical Air Force (NATAF) dell'Air Marshal Coningham schierava due Group di B-25, tre di P-40, un Group ed uno squadron di Spitfire, un Group di A-36, uno di A-20, uno squadron da osservazione con F-4, P-39 e P-51 (tutti USAAF), più quattro squadron di Bostons, tre di Baltimores, uno di Hurribombers ed uno da ricognizione tattica, tutti britannici. A queste già cospicue forze si aggiungevano tre Group di B-24, uno di B-25 e tre di P-40 inquadrati nella IX Air Force¹⁰. Inoltre la Coastal Air Force disponeva di tre Fighter Group americani e tre Wing della RAF, i cui principali compiti erano le ricognizioni offensive marittime e la



Il generale Pricolo, predecessore di Fougier nella carica di Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica (a sin. nell'immagine). (SMA).

protezione dei convogli, di conseguenza i suoi aerei non erano disponibili per operazioni contro obiettivi terrestri¹¹. Non considerando i reparti della Coastal Air Force, il Mediterranean Air Command aveva a disposizione circa 3.300 aerei di cui 1.070 assegnati esclusivamente alla "Operazione Corkscrew" (la prevista conquista di Pantelleria)¹². Contro questa imponente forza aerea l'Asse poteva schierare circa millecinquecento velivoli, italiani compresi. Apparentemente il rapporto fra le forze aeree era di uno a due a sfavore dell'Asse, ma in realtà era assai peggiore, poiché la metà della forza aerea dell'Asse era costituita da velivoli italiani, in larga parte vecchi e superati¹³. Occorre anche sottolineare che, nonostante il notevole arrivo in Italia di nuovi aerei e reparti, la Luftwaffe stava semplicemente sostituendo o ricostituendo i reparti gravemente menomati dalla sfortunata campagna di Tunisia. Pertanto non vi era stato - come più volte Mussolini aveva chiesto a Hitler - un incremento della forza della Luftflotte.2 nella misura necessaria per controbilanciare la potenza aerea degli alleati nel Mediterraneo. Purtroppo l'interesse dell'alleato germanico per questo centrale teatro d'operazioni si era risvegliato tardi e soprattutto quando - per usare le parole del generale Fougier - *"le [sue] forze aeree erano impari ai gravi compiti da assolvere, sia dal punto di vista della qualità come da quello della quantità"*¹⁴. Per inciso osserviamo che nel mese di maggio, per la prima volta dall'inizio della guerra l'industria aeronautica tedesca aveva prodotto più di 1.000 caccia e nel contempo aveva incrementato del 31,4% la produzione dei bombardieri, senza tuttavia colmare l'enorme divario fra il gettito delle sue linee di montaggio e quello delle industrie anglo americane¹⁵. Una differenza che aveva già irreversibilmente suggellato il destino di una guerra, dove il potere aereo si era dimostrato un elemento determinante per ottenere la vittoria sia sulla terra che sui mari.

10 The History of the Twelfth Air Force, Chapt. XII, p. 9. AFHRA A-6202.

11 The History of the Twelfth Air Force, Chapt. XII, p. 9. AFHRA A-6202.

12 The History of the Twelfth Air Force, Chapt. XII, p. 9. AFHRA A-6202. Plan for the final assault on Tunis 16th april 1943.

13 Vedi Tabella N.2.

14 Il giudizio è del capo dello S.M.A. generale Rino Corso Fougier, cfr. Promemoria per il Capo di Stato Maggiore Generale, prot. N.1B/7133 in data 15 Aprile 1943. In "Le direttive tecnico-operative di Superaereo". Per la forza della Luftwaffe cfr. W. Murray, "The Strategy for defeat the Luftwaffe" p.188.

15 W. Murray, "The Strategy for defeat the Luftwaffe" p.188.

Regia Aeronautica 1943 - Una crisi arrivata da lontano

Secondo i dati ufficiali, il 10 giugno 1940 la Regia Aeronautica era entrata in guerra con 3.619 aerei bellici, di cui 2.350 in reparti di prima linea¹⁶. Cifre che avevano un valore puramente indicativo e non rispecchiavano il suo effettivo valore. Infatti rifacendo i calcoli con lo stesso criterio adottato sei mesi prima dal nuovo sottosegretario all'Aeronautica, generale Pricolo, per valutare la forza dell'Armata Aerea presa in carico dal suo predecessore, generale Valle, gli aerei da combattimento in grado di affrontare le operazioni belliche erano poco più di millecento, compresi quelli dislocati nelle colonie. In questi millecento erano stati inclusi, con un certo ottimismo, anche duecentocinquanta superati caccia biplani Fiat CR.42¹⁷. Una formula costruttiva, che nessuna altra nazione teneva ancora in produzione e gli esemplari ancora esistenti venivano utilizzati a consunzione in teatri d'operazione secondari. Pertanto più di metà dei velivoli bellici era costituita da macchine obsolete e da prototipi falliti, ma ugualmente ancora nei reparti, con una utilità assai dubbia, anche in scenari bellici di secondo piano, come l'Africa Orientale. Tuttavia anche i migliori e più recenti velivoli da bombardamento erano già tecnicamente superati, essendo quasi tutti trimotori. Una antiquata formula costruttiva tollerata dalla Regia Aeronautica giacché l'industria italiana non forniva motori affidabili di grande potenza. La responsabilità di questa grave situazione poteva essere parimenti divisa fra i vertici della Regia Aeronautica e le maggiori ditte produttrici. I primi, perché avevano dimostrato poca lungimiranza strategica, inadeguata preparazione tecnica, incapacità di comprendere l'evoluzione delle costruzioni aeronautiche, scarsa capacità manageriale e decisionale. Infatti



Do.217 da caccia notturna del tipo fornito alla Regia Aeronautica. Al pari degli altri aerei forniti dalla Germania anche questi avevano alle spalle molte ore di volo. (collezione Ferdinando Pedriali).

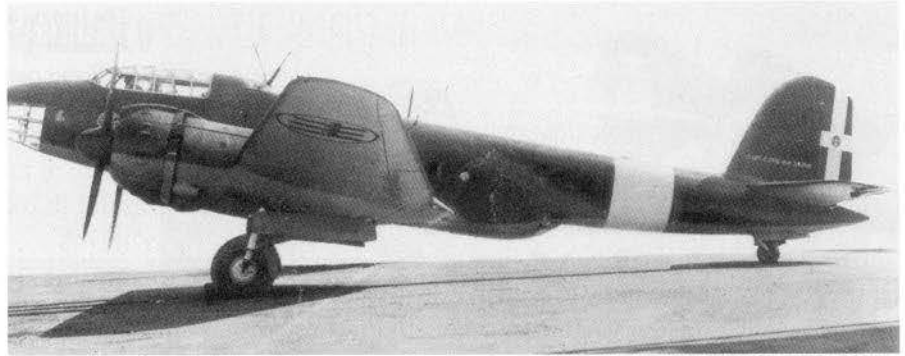
avevano permesso ai maggiori imprenditori nazionali di arrivare tranquillamente ad uno stallo tecnologico in anni già saturi di minacce di guerra. Anche quando la guerra era iniziata, il comparto aeronautico (e non solo quello) aveva continuato ad essere gestito dalle grandi industrie come una ordinaria fonte di profitto, da cui provenivano utili pressoché sicuri, essendo garantita l'assegnazione di commesse, indipendentemente dal grado di evoluzione tecnologica e qualitativa delle produzioni. Una grossa responsabilità di questa situazione spettava anche allo stesso Mussolini, che come ministro dell'Aeronautica aveva permesso

l'assegnazione di molte cospicue commesse per fini politici e sociali. Tale sistema non stimolava certamente una sana politica industriale, di cui la competitività avrebbe dovuto essere l'elemento essenziale per migliorare la qualità del prodotto, le sue caratteristiche tecniche, e soprattutto stimolare la produttività delle aziende. Inoltre era stato permesso alle maggiori aziende aeronautiche - come la Fiat ed il Gruppo Caproni, cui era stato complessivamente assegnato il 51,16% del valore delle commesse nel triennio 1940/1943 - di tenere aperte linee da cui uscivano macchine superate e neppure suscettibili di significativi

16 Giuseppe Santoro, *L'Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, edizioni [esse], 1966, Vol.II p.496Vol.I p.88. Nel numero sono compresi anche i 323 aerei dell'Impero.

17 Santoro, op. cit. p.88, D'Avanzo Giuseppe, op. cit. p.886. Il primo novembre 1939 Pricolo era subentrato al generale Valle come sottosegretario all'Aeronautica e C.S.M. della R.A. Al momento delle consegne Pricolo aveva considerato "con un certo ottimismo" aerei di tipo moderno: S.79, BR.20, Cant.Z.1007, Cant.Z.506, G.50, MC.200 e CR.42 (cfr: Pricolo, op. cit. p.131).

Il Cant.Z 1018 sul quale si erano appuntate le speranze della Regia Aeronautica, non era in realtà un aereo eccezionale, sebbene fosse molto più progredito dei bombardieri medi con cui l'aviazione italiana faceva la guerra da tre anni (collezione Ferdinando Pedriali)..



sviluppi, come il Fiat CR.42, il Fiat BR.20 e tutta la serie dei cosiddetti aerei da combattimento Caproni Ca.311, 312, 313 e 314. Contrariamente alla logica industriale, i progetti con le migliori potenzialità di sviluppo uscirono dai piccoli uffici tecnici delle aziende di media grandezza, come la Macchi di Varese, che insieme alle sue licenziatarie Breda ed Ambrosini, fu l'unica capace di produrre quantità apprezzabili di aerei da caccia con caratteristiche abbastanza allineate con i tempi. Data le potenzialità di sviluppo del progetto del caccia MC.200, la Macchi ne ricavò due successivi modelli dalle brillanti prestazioni solo cambiando la motorizzazione e l'armamento del modello base. Da notare che le industrie Macchi e Breda aveva ricevuto in totale appena il 14,4% delle commesse della Regia Aeronautica¹⁸. Un po' meno brillante per qualità, fu la produzione dei C.R.D.A. (Cantieri Riuniti dell'Adriatico appartenenti al gruppo I.R.I.). Un gruppo industriale che produsse per la Regia Aeronautica i validi, ma non straordinari bombardieri trimotori Cant.Z 1007bis e ter, che nella primavera estate del 1943 erano ancora in linea. Per inciso il Cant.Z 1007bis era molto apprezzato dagli equipaggi che dovevano portarlo in azione contro i porti del Nord Africa francese e nei molto più temerari attacchi durante l'invasione della Sicilia. Era veloce manovriero, ma una delle sue migliori doti era la capacità di rimanere in volo anche con un solo motore. Caratteristica essenziale, poiché i suoi motori stellari Piaggio - montati fra l'altro su buona parte dei bombardieri italiani - aveva la tendenza a "piantare" in fase di decollo.

Purtroppo le lungaggini burocratiche e la farraginosa organizzazione degli organi tecnici centrali della R.A. e la mancanza di una seria pianificazione delle varie fasi di sviluppo del progetto e dei successivi collaudi presso la R.A., avevano smisuratamente rallentato il tentativo dei C.R.D.A e delle società licenziatarie di sviluppare e produrre in serie prima dell'8 settembre 1943 il più moderno bimotore multiruolo Cant.Z 1018. Un aereo da combattimento con caratteristiche adatte a svariati ruoli, dal bombardamento alla caccia notturna. Dalle linee della gloriosa Savoia Marchetti e di alcune società licenziatarie era uscito l'S.82 - un ottimo e capiente aereo da trasporto - e l'S.79 che, sebbene presto superato come bombardiere, per tre lunghi anni aveva continuato a raccogliere fama e gloria nel ruolo di aerosilurante. Purtroppo furono trascurate le possibilità offerte dall'interessante quadrimotore da bombardamento Piaggio P.108 B, prodotto in pochissimi esemplari.

18

Gruppi industriali aeronautici	Valore commesse 1940-43 in %
Fiat	32,54
Caproni	18,62
SAI	5,32
Piaggio	4,94
Breda	7,77
IRI	23,53
Macchi	6,07
SAI	1,20
Totale	100

origine: Storia Contemporanea febbraio 1981.



(da sin.a ds.) Il Feldmaresciallo Albert Kesselring, l'addetto militare germanico a Roma generale Enno von Rintelen ed il principe ereditario Umberto di Savoia.

I 995 bombardieri che il generale Pricolo, assumendo gli incarichi di Sottosegretario all'Aeronautica e capo dello S.M.A. aveva classificato come "moderni" – ovvero gli S.79, i BR 20 ed i CANT Z.1007 - non solo non erano macchine non più all'altezza dei tempi, ma neppure economiche, come ingannevolmente faceva sembrare il loro costo medio unitario di circa lire 2.100.000. Non erano infatti economici velivoli, cui occorreva un addestrato equipaggio di cinque persone per portare 1.000 Kg di bombe entro un raggio di 900 Km.. Mentre un bombardiere pesante come il Piaggio P.108 B (costo circa lire 5.200.000, sei uomini di equipaggio) poteva portare 3.500 Kg di bombe su obiettivi lontani 1.100 Km. Pertanto una squadriglia di nove P.108 B (costo 46.800.000) con 54 aviatori, avrebbe potuto fare il lavoro di un gruppo di ventisei S.79 (costo £.45.600.000) con 130 aviatori¹⁹. Oltre a colpire più lontano (raggio d'azione massimo circa 1.600 Km con 1.000 Kg. di bombe) il P.108 era progettato e costruito con tecniche d'avanguardia, che gli conferivano un grande potenziale di sviluppo, mentre poco o nulla era possibile migliorare le prestazioni di velivoli di vecchia formula costruttiva come quelli innanzi citati. Il Piaggio P.108 B aveva molti punti di contatto con le prime serie del Boeing B.17, era abbastanza veloce (420 Km/h), discretamente armato (due mitragliatrici da 7,7 mm e sei da 12,7 mm, di cui quattro in due torrette telecomandate inserite nelle gondole dei motori esterni, inoltre disponeva di una struttura resistentissima e con ottime doti di sopravvivenza in ambiente bellico. Nonostante la modernità del progetto del P.108 B, lo S.M. della Regia Aeronautica se ne interessò relativamente, lasciandolo gestire integralmente alla Piaggio - ditta valida - ma con limitate risorse produttive, già impegnata nella costruzione di alcune centinaia di velivoli su licenza ed in altri progetti. La messa a punto del P.108 B procedette con tempi biblici nonostante la guerra in Europa fosse già iniziata. Il primo esemplare di serie, che sarebbe più corretto definire di preserie trattandosi di 12 apparecchi ancora bisognosi di numerose messe a punto, fu collaudato il 5 settembre 1940. Né la sua produzione superò in seguito il totale di 24 esemplari, poiché per apprezzare realmente le possibilità di un aereo come il P.108 B occorrevano qualità strategiche e manageriali a quell'epoca non molto sviluppate fra i massimi ranghi della R.A. e pure fra quelli dello Stato Maggiore Generale.

¹⁹ Ferdinando Pedriali "P.108 B, un aereo allo sbaraglio" Storia Militare n.79, 2002, p.23

Le intese con l'alleato tedesco

Nell'agosto del 1939 i governi tedesco ed italiano avevano stipulato un accordo per stabilire una cooperazione tecnica fra le loro aeronautiche che, secondo le intenzioni iniziali, avrebbe dovuto portare ad un intenso scambio di informazioni circa i reciproci progressi. Gli equipaggiamenti sviluppati da una forza aerea avrebbero dovuto essere provati anche dall'altra, in modo da realizzare un sistema di cooperazione fra l'industria tedesca e quella italiana. In conformità alle intese la Luftwaffe mise subito a disposizione della Regia Aeronautica esemplari del caccia Me.109 e dei bombardieri He.111 e Ju.87²⁰. Nonostante i buoni propositi, l'accordo rimase praticamente lettera morta. Uniche eccezioni di rilievo: la fornitura di un lotto di cento Ju.87, chiesti d'urgenza direttamente da Pricolo a Göring per riequipaggiare i gruppi da bombardamento in picchiata, rimasti senza aerei dopo la radiazione del disastroso SM.85, indi, alla fine del 1940, quella di cento motori DB.601A-1 (1.175 CV a quota 0) per equipaggiare i primi MC.202 prodotti dalla Macchi. Per i DB.601A-1 Pricolo ottenne anche la licenza di produzione, che fu assegnata all'Alfa Romeo, le cui officine ne costruirono 1.500 esemplari con la designazione di Alfa RA 100 RC 41 I. Pricolo ottenne anche la licenza anche per il più potente DB.605A (1.475 CV a quota 0), che prima dell'8 settembre 1943 fu prodotto dalla Fiat Motori Avio in circa 400 esemplari con la designazione di Fiat 1050 RC58-1²¹. Per dovere di informazione, aggiungiamo che all'epoca in cui la Germania consegnò alla Macchi i cento esemplari del DB.601Aa, la sua industria ne aveva cessato la produzione da quasi un anno, essendo questo modello ritenuto già superato²².

All'inizio del 1942, durante una conferenza tenutasi al Castello di Palo, vicino a Ladispoli, il nuovo sottosegretario all'Aeronautica, generale Rino Corso Fougier chiese a Göring di aumentare le consegne dei materiali grezzi per l'industria aeronautica italiana, affinché quest'ultima potesse incrementare la produzione. Göring promise di esaudire la richiesta. Promessa mai mantenuta, nonostante le ripetute richieste e sollecitazioni inoltrate tramite la missione di collegamento della Luftwaffe presso la Regia Aeronautica. Persino il generale Ritter von Pohl si incaricò di sollevare personalmente la questione col Reichmarschal, ma anche il suo intervento non servì a nulla²³.

Alla fine del marzo 1943, perdite e radiazioni di velivoli, e scarso gettito delle industrie italiane per mancanza di materiali ed organizzazione, avevano ridotto la forza da combattimento della Regia Aeronautica alla metà di quella del 1940. I velivoli idonei all'impiego in prima linea erano 672, fra caccia, siluranti e bombardieri. I restanti o erano di vecchio tipo oppure non disponevano dei requisiti minimi per operare nelle aeree dove l'aviazione avversaria impiegava mezzi qualitativamente e numericamente superiori²⁴. La già modesta Armata Aerea italiana aveva subito ulteriori salassi durante le ultime operazioni in Tuni-

20 MAAF Intelligence, Gottschling-Neubert Information, AFHRA A-6084, fr. 1771

21 Marchi Oscar, "Aeronautica Militare - Museo Storico - Catalogo Motori (Editoriale Pàtron, Bologna - Quarto Inferiore, July 1980), pp.127-138. Anche l'acquisto della licenza di costruzione del DB.605A fu merito di Pricolo, che la ottenne nella seconda metà del 1941, quando il motore era ancora in fase di collaudo e messa a punto presso la Daimler Benz.

22 Marchi Oscar, "Aeronautica Militare - Museo Storico - Catalogo Motori (Editoriale Pàtron, Bologna - Quarto Inferiore, July 1980), p. 138.

23 MAAF Intelligence, "Gottschling - Neubert Information", AFHRA A-6084, fr. 1774.

24 Tabella situazione reparti aerei, allegata alla relazione Fougier del 15 aprile 1943 al capo di Stato maggiore Generale, riportata da Enzo De Felice in "Mussolini l'alleato, Crisi e agonia del Regime", ediz. tascabili Einaudi, 1996, Torino, p.1045 n. In seguito citato come E. De Felice "Mussolini l'alleato, Crisi e agonia del Regime ". Ricordiamo che già all'epoca di Pricolo non era più possibile impiegare gli idrovolanti CZ.501 per la ricognizione alturiera perché troppo lenti e male armati. Pertanto, per ordine di Pricolo i CZ.506 del bombardamento marittimo furono passati alla ricognizione marittima. Ma alla fine del 1942 anche i CZ.506 - erano diventati troppo vulnerabili, per cui le ricognizioni alturieri furono affidate ai CZ.1007bis ed agli S.79 dei reparti da bombardamento e aerosiluranti. N.d.A.

sia, nel Mediterraneo e sul territorio metropolitano. Dall'inizio di aprile alla metà di maggio la linea della caccia era diminuita di circa 120 apparecchi, nonostante che nelle situazioni giornaliere continuassero ad essere elencate vecchie glorie, come i biplani Fiat CR.42 ed i Fiat G.50²⁵. La situazione si era deteriorata poiché una aliquota delle perdite era definitiva, non essendo compensata né dal modesto gettito della produzione nazionale né dalle scarse forniture del poco collaborativo e diffidente alleato germanico.

Le limitate forniture di aerei e tecnologie tedesche ottenute da Pricolo nelle settimane successive all'entrata in guerra dell'Italia, non avevano avuto seguito, come non lo avevano avuto le sollecitazioni di Fougier per avere dalla Germania i materiali e le macchine utensili necessari all'industria aeronautica. Nel gennaio 1943 l'importazione delle macchine utensili tedesche procedeva come sempre a ritmo troppo lento nonostante la gravità della situazione²⁶. I motivi della scarsa collaborazione tedesca vennero poi chiariti nel dopoguerra ai servizi segreti americani dal capo di Stato Maggiore dell'Italuft, generale Gottschling-Neubert. Egli dichiarò che le forniture sia di materiali che di tecnologie erano state subordinate a regole di pura convenienza industriale ed economica, senza alcuna considerazione per il patto di alleanza fra le due nazioni. *"Quando le ostilità erano cominciate – raccontò Gottschling-Neubert – la Germania aveva richiamato gli aerei [gli esemplari dei Me.109, He.111 e Ju.87 inizialmente messi a disposizione della Regia Aeronautica] ed i piani per ulteriori cooperazioni erano stati sospesi. Durante la guerra ogni proposta per cooperazioni industriali o tecniche fu dirottata attraverso i canali diplomatici. L'atteggiamento tedesco verso tali proposte fu completamente negativo. La Luftwaffe riteneva che l'Italia non avesse nulla di valore da offrire e non desse alcun affidamento circa una adeguata salvaguardia della segretezza delle informazioni e degli equipaggiamenti [forniti dalla Germania]. Dato che l'Italia non era nelle condizioni di sperare in una più piena cooperazione industriale, si confinò da sola nella semplice richiesta di articoli che non era capace di procurarsi. Furono fatti accordi su basi puramente commerciali con la Germania, che concedeva un speciale prezzo d'esportazione. [...] Nel 1942 la Luftwaffe aveva messo a disposizione dell'Italia un gruppo di Ju.88. Gli equipaggi italiani erano stati entusiasti degli aerei tedeschi, ma all'industria italiana era mancata l'iniziativa necessaria per convertire i propri stabilimenti alla loro produzione [...] Molti, sia italiani che tedeschi, avrebbero voluto che l'Italia producesse il caccia Me.109, così come i relativi motori DB, acquisendo di conseguenza cognizioni tecniche avanzate nella progettazione di caccia e nello stesso tempo, anche nella loro costruzione, introducendo [il metodo] della produzione in lotti economici nell'industria aeronautica italiana. Furono intraprese trattative a questo scopo, ma senza risultati pratici"*²⁷.

A parere dell'ex capo di Stato Maggiore dell'Italuft *"Pricolo si era sforzato di stabilire una cooperazione tattica e materiale, senza eccessive insistenze sui diritti formali della Regia Aeronautica. Ma l'atteggiamento di Göring verso gli italiani fu arrogante, ed il generale Geisler (comandante del X Corpo Aereo Tedesco) non volle accettare le loro giustificate richieste. Come risultato si creò una tensione fra i rispettivi quartieri generali, che infine dilagò attraverso tutti i ranghi di qualsiasi livello rendendo impraticabili tutte le possibilità di cooperazione esistenti all'inizio"*²⁸.

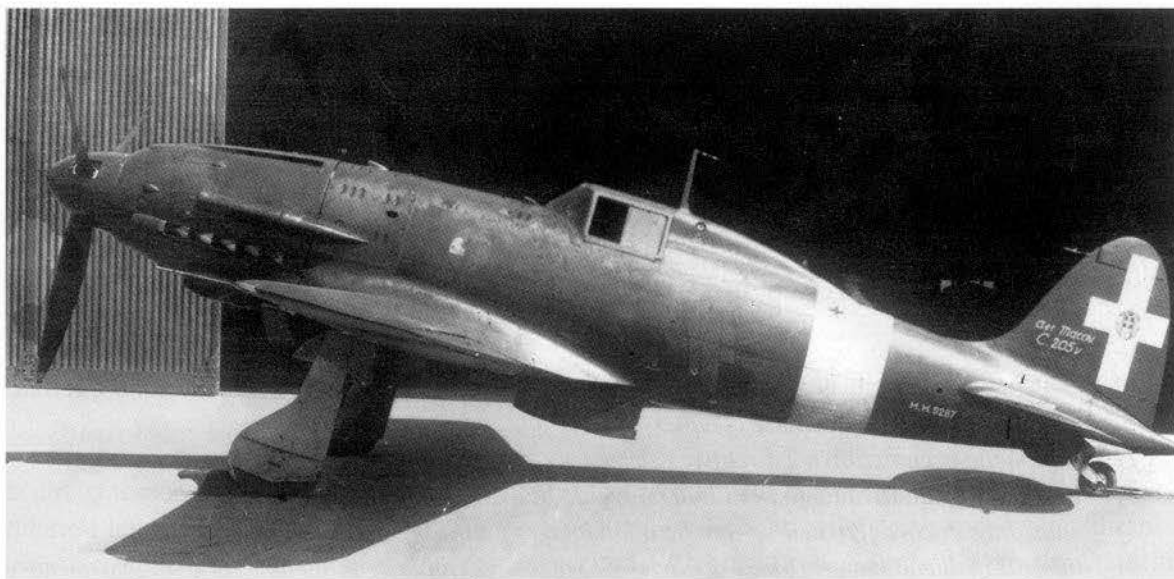
Neppure un altro esperto e navigato conoscitore di cose italiane, come l'addetto militare germanico a Roma, generale Enno von Rintelen, dimostrò una particolare considerazione per gli alleati italiani. Nel maggio 1943, Rintelen riferì ad Hitler, che nei primi mesi dell'anno la produzione di armi e materiali per le forze armate italiane non aveva avuto alcun miglioramento a causa *"degli attacchi aerei alleati, della*

25 Il 31 marzo i caccia disponibili erano 616, fra vecchio e nuovo tipo. Al 25 maggio risultavano circa 500. E. De Felice "Mussolini l'alleato, Crisi e agonia del Regime", p. 1045 n.

26 "Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto del Ministro, Relazione sulla produzione aeronautica, Roma 28 gennaio 1943" in Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, SME Ufficio Storico, Roma, 1985, p. 318.

27 MAAF Intelligence, "Gottschling - Neubert Information", AFHRA A-6084, fr. 1771 - 1772

28 MAAF Intelligence, "Gottschling - Neubert Information", AFHRA A-6084, fr. 1772



Prototipo M.M. 9287 del Macchi C.205V Veltro, una versione più potente e meglio armata (2x20 mm e 2x12,7 mm) del Macchi Mc.202 Folgore, motorizzata con un Fiat R.A.1050 Tifone da 1.475 h.p. (Daimler Benz DB.605A-1) costruito su licenza. Comparabile ai migliori caccia tedeschi ed Alleati della sua epoca. Molto manovrabile alle medie e basse quote. (collezione Ferdinando Pedriali).

manca di capacità organizzative e di un sistema economico disonesto, che ha di mira soltanto il profitto dei privati"²⁹. Nel suo rapporto Von Rintelen aveva quasi integralmente ripreso e ribadito le opinioni della Commissione Tedesca, che nel febbraio precedente aveva visitato le industrie aeronautiche italiane. I membri della commissione avevano riscontrato che gli stabilimenti presi in esame avevano uno scarso rendimento, nonostante *"gli ottimi impianti e l'abbondanza di mano d'opera qualificata, molto maggiore di quella esistente in Germania, dove la massa delle maestranze era formata da elementi di mediocre capacità (donne, prigionieri eccetera) inquadrati da un numero ridotto di operai specializzati"*³⁰. La commissione, composta da tecnici militari e civili, aveva espresso senza reticenze durissimi giudizi, affermando che la penosa situazione dell'industria italiana era originata *"dalla mancanza di programmi, non solo di larghe vedute, ma anche rispondenti ad un minimo di previdenza, e dalla deficienza più completa di direttive centrali"*³¹. Le critiche degli esperti tedeschi colpivano in larga parte il segno, tuttavia neppure l'aeronautica tedesca, di cui loro stessi erano autorevoli esponenti, poteva dirsi immune da gravi errori, soprattutto nel campo della programmazione. Infatti pur disponendo di industrie altamente efficienti, la produzione aeronautica era stata sottodimensionata rispetto alle reali esigenze belliche, inoltre essa era stata indirizzata prevalentemente verso modelli per l'appoggio delle forze armate di terra, e non verso quelli per azioni strategiche a grande raggio³². Le conseguenze di questa errata impostazione dei programmi si erano già viste all'inizio della "Operazione Torch", quando era mancata una massa strategica per battere i porti e gli aeroporti appena occupati dalle forze degli Alleati. Nel maggio 1943 era ormai troppo tardi per rimediare la situazione.

29 Rapporto Rintelen del 5 maggio 1943, parzialmente riferito da Deakin F. W. op. cit. p.283.

30 Relazione dell'ing. Armando Palanca a Mussolini, in data 26 febbraio 1943, riportata in appendice da D'Avanzo Giuseppe "Ali e poltore", Ciarrapico Editore, Roma 1981, p. 912..

31 Relazione Palanca, D'Avanzo op. cit. p. 912.

32 Murray W. op. cit. p.88 e segg.

Il problema produttivo e qualitativo

Purtroppo le critiche mosse dagli esperti tedeschi all'industria aeronautica italiana erano fondate. Le loro opinioni erano condivise anche da elementi della Regia Aeronautica. Il tenente colonnello pilota Ettore Muti - che non era un ingegnere aeronautico, tuttavia aveva sufficiente esperienza bellica per analizzare con precisione i mali della nostra aeronautica - nel giugno del 1943 stilò una memoria fortemente critica nei riguardi dello Stato Maggiore Aeronautica e delle sue scelte: *"Lo Stato Maggiore della R. Aeronautica dovrebbe spiegare perché ha utilizzato sino a qualche giorno fa le nostre limitate e preziose scorte di materie prime, per la costruzione di velivoli che erano sorpassati nel 1938. Non avrà mica preteso di potenziare la nostra aviazione costruendo il Fiat CR.42, il G.50, l'S.84 e tutti i vari tipi Caproni! [...] questa situazione deriva da cause complesse fra le quali primeggiano:*

- 1) *incapacità organizzativa e direttiva*
- 2) *ricerca del palliativo tanto per illudersi ed illudere di fare qualche cosa*
- 3) *mananza di coraggio nell'affrontare a fondo ogni problema*
- 4) *mananza di collegamento nell'analisi delle varie necessità, che vengono risolte singolarmente e alla giornata, senza cioè tenere conto di tutte le altre e del domani"*³³.

Quasi negli stessi giorni Mussolini aveva ricevuto un appunto dal segretario del P.N.F Carlo Scorza, privo di fronzoli e durissimo nella sostanza: contro i vertici della Regia Aeronautica: *"L'Aeronautica è una forza la quale è militare solamente nell'impiego. Tutta la sua origine, il suo sviluppo, il suo potenziale è scientifico - tecnico - industriale. Nessuno dei generali dell'Aeronautica, che io conosca ha la possibilità di rispondere a tali esigenze. [...] Il Ministero dell'Aeronautica è diventato il meno semplice e - in alcuni casi - il meno chiaro fra tutti gli organismi di guerra. Aggiungo che il rappresentante dello Stato - vale a dire il Ministero dell'Aeronautica - non esercita alcun potere decisivo, e nemmeno alcuna importante influenza, sopra i rappresentanti degli interessi particolari, vale a dire: le società industriali produttrici di motori e di apparecchi. Molto spesso avviene il contrario"*.

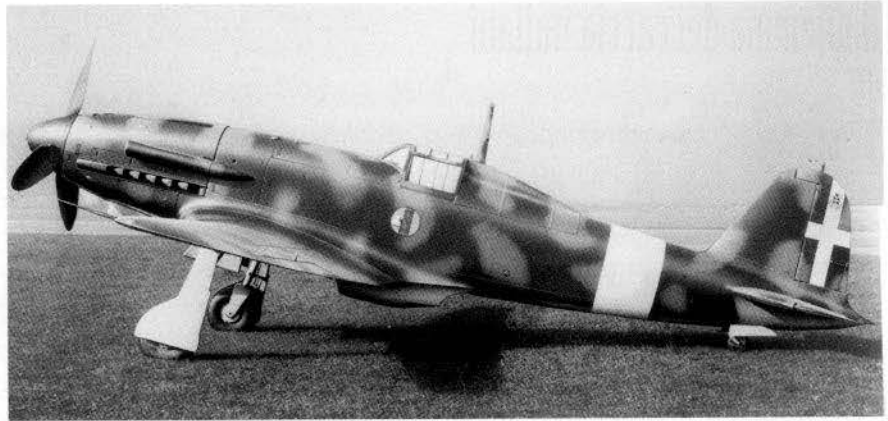
Era un po' tardi per svegliarsi, con il nemico già alle porte, ma quantunque approssimativa l'analisi di Sforza era molto vicina alla realtà e probabilmente ispirata al rapporto inviato a Mussolini tre mesi prima dall'ing. Armando Palanca, a seguito di una riunione con la Commissione Tecnica Tedesca, che, senza peli sulla lingua, aveva imputato la situazione dell'industria italiana alla *"mananza di programmi, non solo di larghe vedute, ma anche rispondenti ad un minimo di previdenza, e alla deficienza più completa di direttive centrali"*³⁴.

In pratica sia Muti che Scorza erano arrivati buoni ultimi di una serie iniziata da Carlo Ravasio, che nel novembre 1941 aveva inviato a Mussolini un promemoria, che metteva in buona evidenza i drammatici difetti dell'industria aeronautica. Sebbene il destinatario fosse anche il titolare del Ministero dell'Aeronautica, le critiche di Ravasio non avevano avuto alcun seguito. L'industria dalla quale erano usciti aerei che avevano conquistato primati di velocità, distanza, quota ed alti e ragguardevoli records, si era mollemente adagiata sui passati successi senza mettersi al passo coi tempi e soprattutto aveva trascurato di creare uffici tecnici capaci di rinnovare il superato stato dell'arte delle costruzioni aeronautiche italiane. Era appunto nel settore progettazione e costruzione di prototipi che esisteva una dannosa dispersione fra le varie aziende di risorse finanziarie e materiali, che non erano poi tanto ricche. Sarebbe stato compito del Ministero dell'Aeronautica promuovere la costituzione di un pool coinvolgendovi i maggiori progettisti ed i loro staff tecnici, in modo da creare gruppi di tecnici specializzati nei vari rami, ovviamente sotto

33 Ettore Muti, "Brevi cenni di critica sull'attuale organizzazione della R. Aeronautica": Stralci in: Alegi G. Storia Militare n.100 gennaio 2002, p. 18.

34 Rapporto dell'ing Armando Palanca a Mussolini, in data 26 febbraio 1943. Vedi Giuseppe D'Avanzo "Ali e poltrone" Ciarrapico Editore, Roma 1981. allegato n°21 .p.912.

Fiat G.55 prototipo in valutazione a Guidonia. Il ritardo con cui la Fiat adottò il potente DB.605A-1 da 1.475 CV già adottato per il Macchi MC.205V, impedì al G.55 di avere una sia pur modesta parte nelle azioni aeree precedenti l'8 settembre 1943. (collezione Ferdinando Pedriali).



la diretta responsabilità di “project leaders” di provata capacità. Una tale organizzazione avrebbe potuto ridurre i tempi intercorrenti fra la progettazione e la realizzazione, e nello stesso tempo semplificare i metodi costruttivi di velivoli, motori e componenti, con conseguenti benefici sia sulla produttività delle aziende sia sulla riduzione delle ore di mano d'opera specializzata per ogni unità prodotta.

Nell'anno del suo fatale intervento nel conflitto, l'Italia aveva prodotto 3.257 aerei di tutti i tipi (di cui 2.146 bellici). Un anno dopo - nonostante l'urgenza imposta dallo stato di guerra - la produzione aveva avuto un modestissimo incremento (3.503 aerei di cui 2.550 bellici, trasporti inclusi) per poi crollare a 2.818 velivoli nel 1942. La produzione media mensile italiana, che mai aveva superato le 300 unità, nel dicembre 1942 era discesa a soli 152 velivoli³⁵. Crollo in parte imputabile al mancato afflusso di materie prime alle fabbriche, la cui responsabilità andava equamente ripartita fra i ritardi nelle forniture dell'alleato tedesco e la cattiva gestione italiana delle risorse disponibili. Un fatto - quest'ultimo - accertato e confermato dalla ispezione compiuta in Italia, subito dopo l'8 settembre 1943, da un rappresentante del ministro Speer, il generale Leyers, il quale stimò che le maggiori industrie del Nord Italia avrebbero potuto produrre mensilmente 400 caccia Fiat G.55, od in alternativa altrettanti Me.109, senza necessità di alcun aiuto da parte della Germania, inoltre avrebbero contemporaneamente potuto costruire e riparare numerosi altri aerei di ogni tipo³⁶. Naturalmente - aveva precisato Leyers - per raggiungere siffatti obiettivi tutte le industrie italiane avrebbero dovuto lavorare col medesimo impegno, la stessa organizzazione e la stessa efficienza di quelle tedesche³⁷. Non sappiamo esattamente l'accoglienza riservata al progetto Leyers dagli industriali italiani, comunque le sue proposte svanirono nel nulla, e probabilmente non solo per le distruzioni dei bombardamenti alleati, che d'altra parte non avevano prodotto devastazioni quasi totali come quelle che avevano subito le similari fabbriche tedesche.

Per meglio comprendere i pesanti problemi, non solo produttivi, ma anche tecnici, che nel primo semestre del 1943 affliggevano l'aeronautica italiana è necessario un lungo sguardo retrospettivo. Nel settembre 1937, il governo italiano aveva aggiornato il cosiddetto piano “R”, noto anche come “Programma 3.000”, impostato l'anno precedente per portare entro il 1938 la forza della Regia Aeronautica a 3.000 moderni aerei da combattimento. Il programma era compatibile con la potenzialità dell'industria aeronautica nazionale (in media 2.500 velivoli all'anno) e - seppur per breve tempo - persino confrontabile con quello delle maggiori potenze. Infatti i contemporanei programmi USA prevedevano per la fine del 1938, il raggiungimento di una linea di 3.000 aerei per l'U.S. Army Air Force e di 1.910 per l'U.S. Navy.

35 Santoro Giuseppe, “L'Aeronautica Italiana nella II Guerra Mondiale”, ed. ESSE, vol.II, p.481. Il generale Giuseppe Santoro ricoprì la carica di Sottocapo di S.M. della R.A.

36 “History of the Fifteenth Air Force”, Appendix G, Section 2, pp. 105-106, AFHRA roll A-6377

37 “History of the Fifteenth Air Force”, Appendix G, Section 2, pp. 105-106, AFHRA roll A-6377

Il dilemma dei caccia italiani

Dal concorso prebellico indetto dalla Regia Aeronautica per l'aereo da caccia erano emersi tre modelli. Due della Fiat (il biplano CR.42 ed il monoplano G.50) ed uno della Macchi (monoplano MC.200), cui più tardi si era aggiunto il monoplano Re.2000 della Caproni - Reggiane. Eccetto quest'ultimo aereo, tutti gli altri furono ordinati dalla Regia Aeronautica, il cui responsabile, generale Valle, successore di Balbo, aveva idee alquanto personali, sia in merito alla standardizzazione della linea caccia sia alle caratteristiche che i suoi aerei avrebbero dovuto avere per competere con gli Hurricanes e gli Spitfires, che la RAF aveva già in servizio nel 1938. I tre caccia prescelti avevano tutti in comune un armamento costituito da due SAFAT 12,7mm, ed il motore stellare Fiat A.74 RC.38 da 840 CV. Nonostante l'insufficiente potenza del motore Fiat, il monoplano Macchi, che dei tre era il più aerodinamicamente raffinato, aveva una velocità massima di 512 Km/h.. Sull'argomento motori apriamo solo una breve parentesi per ricordare che gli organi tecnici dell'aviazione si erano orientati su un tipo radiale nonostante fossero a conoscenza delle probanti esperienze fatte in Spagna dai caccia Bf.109 tedeschi col motore in linea. A metà del 1937 il comandante del Servizio Tecnico dell'Aviazione Legionaria, ingegnere Prospero Nuvoli, aveva inviato a Roma una relazione ed "un fascio di disegni" del motore in linea Daimler Benz montato sui primi caccia Messerschmitt utilizzati dalla Legione Condor. Nuvoli - che aveva personalmente curato il rilievo in tutti i suoi dettagli del Daimler Benz presso l'officina revisione motori di Siviglia - al suo rientro in Italia aveva dovuto constatare che relazione e disegni non aveva suscitato alcun interesse³⁸. Circa il CR.42, ricordiamo che la sua velocità massima era appena 440 Km/h. Caratteristica che - nonostante la sua sopravvalutata manovrabilità - lo metteva alla mercé di qualsiasi caccia monoplano contemporaneo, ad eccezione dei vecchi Polikarpov I-16 sovietici con i quali i Fiat CR.32 si erano misurati in Spagna³⁹. Dei tre apparecchi adottati, il Macchi era l'unico con potenzialità di sviluppo, infatti da esso con poche modifiche furono derivati il MC.202 ed il MC.205V, le cui sigle indicano semplicemente MC.200 motorizzati rispettivamente con Daimler Benz DB.601A-1 e DB.605A. Il MC.202 fu indubbiamente un buon caccia, ma alla fine del 1942 era già superato a causa del leggero armamento, che era lo stesso del MC.200. Molti anni dopo Duilio Fanali, divenuto nel dopoguerra Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, ricordava il senso di frustrazione che aveva provato affrontando col MC.202 aerei più efficienti e potentemente armati. Rammentava ancora che, quando era salito su uno degli Spitfire di seconda mano assegnati all'Aeronautica cobelligerante, gli era *"quasi venuto da piangere pensando agli aerei (i Macchi 202) con i quali aveva dovuto combatterli"*⁴⁰. Comunque il MC.202 era riuscito a tenere onorevolmente il campo sino alla primavera 1943, e sebbene armato con una coppia di SAFAT 12,7mm, costituì l'equipaggiamento base dei gruppi di intercettori, che difendevano Roma, Napoli, la Sicilia e la Sardegna. Il tenente Attilio Sanson, uno dei piloti del valoroso 22° Gruppo, che sino all'8 settembre difese l'area di Napoli, definì lo snello caccia della Macchi *"un bell'aereo disarmato"*⁴¹. Invece come aereo il Macchi MC.202 fece una ottima impressione ai piloti americani. Il maggiore pilota statunitense Lamensdorf G. Rolland, del celebre 31st Fighter Group *"Checkertails"*, dopo avere incontrato il MC.202 diverse volte sia nei cieli della Tunisia che in quelli della Sicilia, giunse ad equipararlo addirittura al Me.109⁴².

Nel 1942 l'industria aveva consegnato ai reparti caccia 1.590 aerei, di cui il 33% fornito dalla Fiat (420 Fiat CR.42 e 114 G.50bis), il 60% da Macchi e consociate (316 MC.200, 612 MC.202 e 14 MC.205V), il

38 Testimonianza all'A. del dott. Ing. Prospero Nuvoli, Torino 1982.

39 L'unico caccia avversario con cui il CR.42 riuscì brevemente a confrontarsi ad armi pari fu il Gloster Gladiator, che però era uscito di produzione quasi nello stesso momento in cui il CR.42 vi era entrato.

40 Testimonianza All'A. del generale S.A. Duilio Fanali già CSM Aeronautica Militare Italiana, Roma 1984.

41 Testimonianza all'A. del Cav. Uff Attilio Sanson, Pozzolengo (BS) 2 giugno 2002.

42 Lamensdorf G. Rolland, Major, USAAF, "History of the 31st Fighter Group".



La Fiat aveva acconsentito di produrre un lotto di MC.205, ma le linee di montaggio in allestimento furono distrutte nelle notti sul 9, 10 e 12 dicembre 1942, da tre successivi attacchi della RAF sugli stabilimenti Aeritalia di Torino. (collezione Ferdinando Pedriali).

17% dalle Reggiane (76 Re.2001, 14 Re.2002, 4 Re.2000) il resto da SAI e Romeo⁴³. Un terzo di questi aerei era inservibile come caccia (CR.42 e G.50), ed anche come caccia bombardieri erano piuttosto scadenti, poiché, a parte il loro scarso carico bellico, a meno di non mandarli allo sbaraglio, occorreva una forte scorta caccia. Anche i MC.200 erano stati presto superati nonostante le loro buone qualità, tuttavia dopo il completamento dell'ultimo lotto di 120 esemplari (ottobre 1942), Macchi e consociate, nonostante avessero concentrato i loro sforzi sui MC.205V, riuscirono a consegnare 405 MC.202 prima dell'8 settembre 1943. Invece la Fiat continuò ad impegnare le proprie linee per la produzione dell'inutile CR.42, in attesa di effettuare le consegne del G.55, primo ed ultimo aereo moderno uscito dagli impianti dell'Aeritalia nel corso della guerra. Dato che l'attesa del G.55 durò molti mesi - stante la potenzialità dei suoi impianti - la grande ditta torinese avrebbe potuto produrre non meno di 1.000 caccia fra MC.202 e MC.205V, con i quali gli aviatori italiani non avrebbero certo vinto la guerra, ma avrebbero potuto finirla con meno perdite e senza il frustrante senso di inferiorità qualitativa dei propri mezzi..

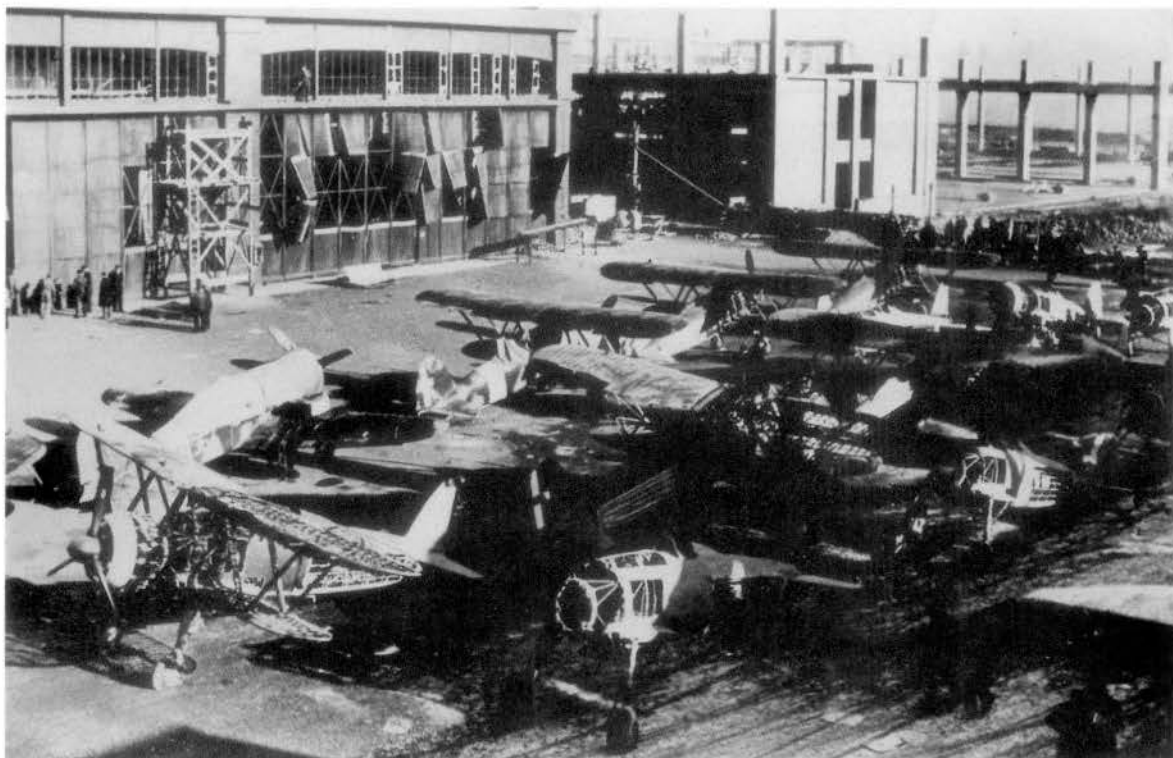
Il MC.205V, veloce e bene armato - due SAFAT 12,7 e due Mauser 20mm - fu l'unico caccia italiano veramente moderno ad essere prodotto prima dell'armistizio in un discreto quantitativo, purtroppo limitato a duecentocinquanta esemplari, prototipi compresi⁴⁴.

Il G.50, unico caccia monoplano prodotto in rilevante quantità dalla Fiat prima dell'8 settembre 1943 (782 esemplari⁴⁵), quantunque poco amato dai piloti per la sua limitata velocità sia orizzontale che ascensionale, presentava soluzioni costruttive interessanti. Però il suo progetto base non era suscettibile di ulteriori sviluppi come quello del rivale MC.200. La conferma dei limiti del G.50 si ebbe quando un

43 Arena N. op. cit. Vol. Terzo, p.768.

44 Brotzu E., Caso M., Cosolo G., op. cit. vol.3, p.5.

45 Brotzu E., Caso M., Cosolo G., op. cit. vol.1, p.31



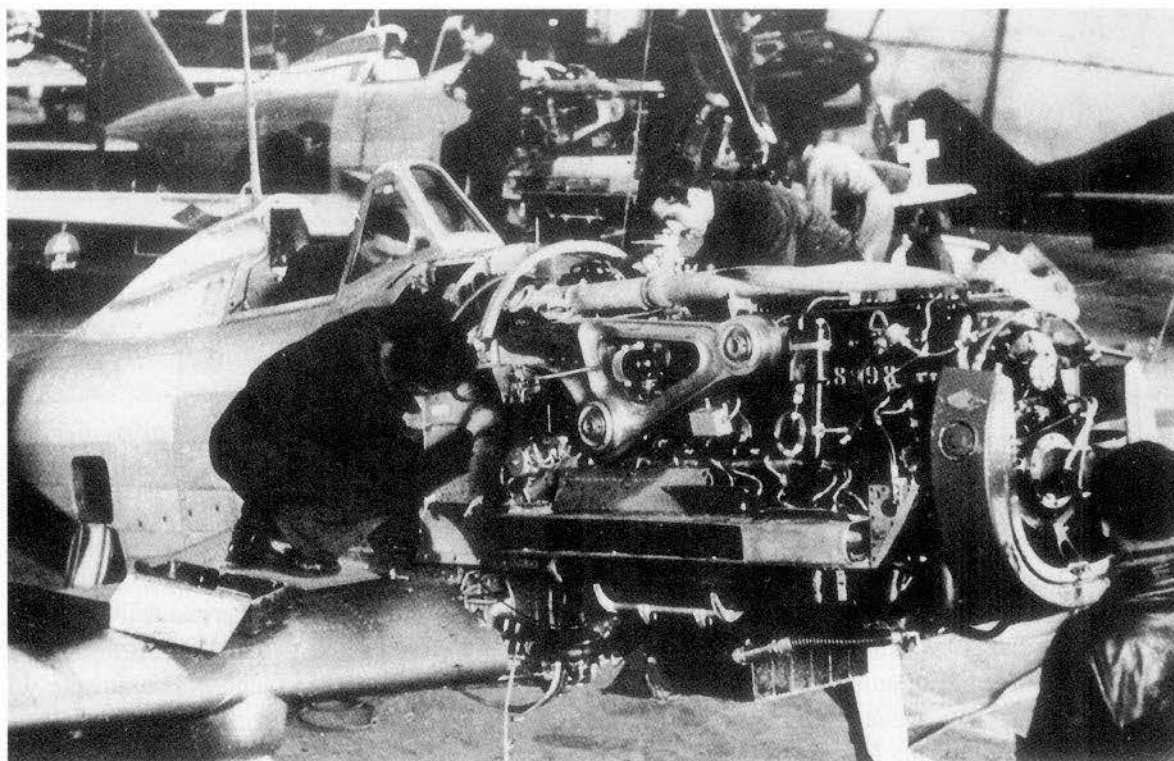
Stabilimento Aeritalia (Torino), Fiat G.50 e CR.42 distrutti nei bombardamenti effettuati dalla RAF nelle notti sul 9, 10 e 12 dicembre 1942 (collezione Ferdinando Pedriali).

esemplare fu provato in volo con un motore in linea DB.601. Il deludente risultato fece cadere l'eventuale progetto di usare le attrezzature e le linee di montaggio del G.50 per produrne una versione più avanzata. Invece dal Re.2000, le Officine Reggiane, dopo alcune modifiche e l'installazione di un motore in linea DB.601 ricavarono il Re.2001, un buon aereo abbastanza veloce, valido sia come cacciabombardiere che come intercettore. L'allora tenente pilota Giuseppe Biron, che portò in combattimento sia il Re.2001 che il MC.202, ricorda che *"il Macchi era più veloce e manovriero, mentre il Reggiane saliva meglio grazie alla sua ala ellittica come quella dello Spitfire, inoltre aveva maggiore autonomia. Comunque si trattava di un aereo già sorpassato dagli Spitfires Mk.V, mentre il MC.202 reggeva ancora il confronto"*⁴⁶.

Nel marzo 1940, quando fu chiaro che la versione del G.50 con motore in linea era senza futuro, la Fiat propose alla R.A. un nuovo caccia progettato attorno ad un potente motore in linea di propria produzione⁴⁷. Il caccia, denominato G.55, doveva montare il Fiat A.38 da 1.200 CV, ancora in fase di studio. Nel maggio 1941, quando del nuovissimo caccia da motorizzare col Fiat A.38 non era stato costruito neppure il prototipo, dagli stabilimenti della Macchi erano già usciti i primi MC.202 di serie. Vista l'ottima riuscita del caccia della Macchi, lo Stato Maggiore Aeronautica aveva chiesto alla Fiat di avviarne la produzione,

46 Testimonianza all'A del Col. Giuseppe Biron, Treviso, 19 settembre 2001.

47 Sulla integrale riprogettazione del G.55 non esistono dubbi. Nel suo libro autobiografico il prof. Giuseppe Gabrielli - progettista sia del G.50 che del G.55 - afferma *"fu chiesto alla Fiat di modificare un G.50 per montarvi un motore tedesco installato sui Messerschmitt: il Daimler Benz 601 da 1.050 CV in quota; nacque il G.50V, un aeroplano di prova, che fu utile per affrontare i problemi connessi con l'installazione dell'armamento e dell'impianto di raffreddamento. Era evidentemente il preludio alla richiesta, che venne immediatamente dopo, di progettare un aeroplano da caccia con caratteristiche di armamento e protezione molto più avanzate del G.50"*. Gabrielli Giuseppe *"Una vita per l'aviazione"*, Bompiani Editore, Milano 1982, p. 91.



Officine Reggiane, linea di produzione del Re.2001. La OMIR disponeva di impianti ottimamente attrezzati, tuttavia le sue potenzialità produttive non furono mai sfruttate in pieno. (collezione Ferdinando Pedriali).

ma l'azienda torinese era riuscita ad eludere la richiesta *"per attendere di potere costruire il suo G.55"*⁴⁸. Alla fine la Fiat aveva dovuto abbandonato il poco promettente progetto dell'A.38, surrogandolo col più potente DB.605A da 1.475 CV di cui aveva ottenuto la licenza di produzione, lo stesso motore già adottato dalla Macchi per potenziare l'ultima versione del suo MC.202, più veloce e meglio armata, denominata MC.205V (Veltro). Il prototipo del MC.205 V aveva spiccato il primo volo il 19 aprile 1942, precedendo esattamente di dodici giorni il lungamente atteso Fiat G.55 (motorizzato DB.605A). Tuttavia, mentre la disponibilità presso la Macchi e le sue licenziatarie delle attrezzature utilizzate per il MC.202 aveva facilitato l'avvio della produzione in serie del MC.205, nell'ottobre dello stesso anno, la produzione del totalmente nuovo caccia Fiat subì enormi ritardi nonostante l'azienda torinese avesse ottenuto un faraonico ordinativo di 3.000 esemplari, per consegnare i quali avrebbe dovuto lavorare a pieno ritmo almeno un paio d'anni. Il primo dei tre G.55 della "sottoserie 0" fu consegnato il 31 maggio 1943. Il successivo lotto di dodici G.55 di preserie fu consegnato a piccole rate entro il 4 settembre, andando ad equipaggiare la 353^a Squadriglia del 20° Gruppo destinata alla difesa della capitale⁴⁹. Naturalmente mentre la Regia Aeronautica era in paziente attesa del G.55, la Fiat continuò le consegne del CR.42 e del G.50 (circa 560 esemplari del primo e 200 del secondo nel periodo ottobre 1941 - giugno 1943⁵⁰), in luogo di tanti MC.202 e MC.205 che avrebbe potuto eventualmente produrre. Dopo essere stata lungamente sollecitata dalla R. Aeronautica, la Fiat aveva acconsentito di preparare le attrezzature per produrre un lotto di MC.205,

48 Ettore Muti, "Brevi cenni di critica sull'attuale organizzazione della R. Aeronautica" AUSSMA Fondo relazioni, cart. 14; stralci anche in Storia Militare n.100 gennaio 2002, Alegi G. "L'ala infranta".

49 Alegi Gregory, "Il Fiat G.55 Centauro", Aeronautica n.1, gennaio 2002.

50 Per le cifre di produzione dei due modelli Fiat vedi Brotzu E., Caso M., Cosolo G., op. cit. vol. 1.



Re.2005 prototipo in valutazione a Guidonia nel 1942: 630 Km/h, salita a 6.000 metri in 5' e 30" ed un formidabile armamento. I pochi esemplari di preserie consegnati prima dell'8 settembre 1943 diedero eccellenti risultati sia combattendo contro i grossi quadrimotori che contro i caccia Alleati. (collezione Ferdinando Pedriali).

ma - come già accennato nel precedente capitolo - le linee di montaggio in allestimento furono distrutte nelle notti sul 9, 10 e 12 dicembre 1942, da tre successivi attacchi della RAF sugli stabilimenti Aeritalia di Torino, che sollevarono l'azienda dall'obbligo di evadere l'ordine. Senza mai distogliere l'attenzione concentrata sul G.55, lo Stato Maggiore Aeronautica, aveva autorizzato la produzione di un piccolo lotto di Re.2005, un caccia velocissimo e bene armato (630 Km/h, salita a 6.000 metri in 5' e 30") di cui le Officine Meccaniche Reggiane riuscirono a consegnare solo trentaquattro esemplari prima dell'8 settembre 1943. Un ritardo che dimostra la scarsa attenzione riservata a questo aereo, perché l'OMIR disponeva di impianti ottimamente attrezzati, con potenzialità produttive mai sfruttate in pieno⁵¹. Sicuramente sui caccia delle Reggiane aveva pesato il peccato originale di non essere stato incluso nella rosa dei vincitori del concorso indetto dalla R.A. I pochi esemplari consegnati prima dell'8 settembre 1943 diedero sia eccellenti risultati che i soliti problemi di tutti i prototipi, misurandosi con i grossi quadrimotori americani ed i caccia alleati.

Purtroppo le buone qualità dei più moderni caccia italiani non potevano sempre essere adeguatamente sfruttate, soprattutto per le carenze di parte dei loro equipaggiamenti. Le batterie erano sovente difettose e presentavano perdite di elettrolito, che causavano corrosioni alle strutture metalliche. Gli impianti radio erano poco potenti, afflitti da difetti, che spesso ostacolavano od addirittura impedivano le comunicazioni in fonia fra apparecchi della stessa formazione durante il volo⁵². Pier Paolo Paravicini, che combatté anche nei ranghi dell'Aeronautica italiana cobelligerante, ricorda che quando il suo reparto passò sugli Spitfire Mk.V, sebbene questi fossero di seconda mano, la soddisfazione dei piloti italiani fu generale perché *"Finalmente avemmo aerei dotati di efficienti radio di bordo. Erano impianti HF quarzati che consentivano una ottima ricezione. Un sogno rispetto alle radio Allocchio Bacchini modello B.30 che funzionavano male ed avevano scarsa portata"*⁵³.

Pur con i loro difetti, i caccia della cosiddetta "Serie 5" furono accolti con estremo favore dai piloti, che finalmente avevano la sensazione di volare su aerei capaci di reggere il confronto con quelli avversari.

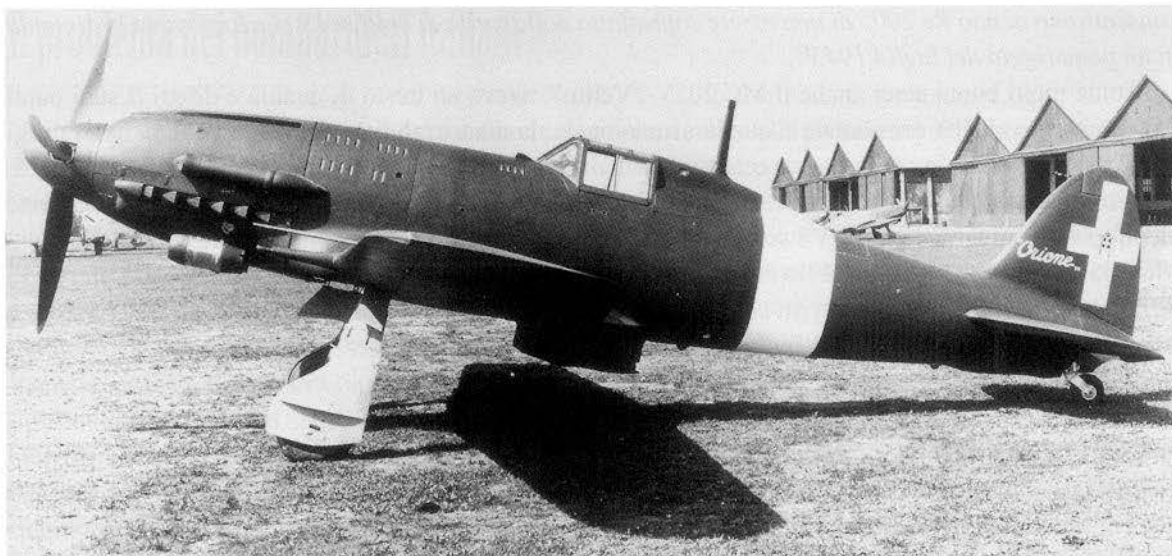
Secondo il tenente Giuseppe Biron: *"il G.55 aveva buone doti di salita. A Venaria io ed il capitano Bonet effettuammo una prova comparativa, io col MC.205 e lui col G.55. Sino a 4.000 metri io ero più veloce, ma oltre l'aereo cominciò a faticare. Arrivai sino ad 11.000 metri, quota neppure data dalla ditta, ma a quell'altezza il Macchi era praticamente inerte, non si poteva neppure manovrare, volava piatto, mentre il G.55 di Bonet riusciva ancora a fare timide puntate. Il Macchi era corto di ala a differenza del G.55. In combattimento preferivo il G.55 perché meglio armato, anche se il MC.205 era più manovriero sino a 4.000 metri"*⁵⁴. Un giudizio pressoché identico è quello del maresciallo pilota Carlo Ceccardi, che

51 Brotzu E., Caso M., Cosolo, op. cit. vol. 3, p. 23. Il medesimo parere è stato espresso da altri autori.

52 Testimonianze all'A. di Pier Paolo Paravicini, Domenico Laiolo, Giuseppe Biron.

53 Testimonianza all'A. di Pier Paolo Paravicini.

54 Testimonianza all'A. del Col. Giuseppe Biron, Treviso, 19 settembre 2001.



Il secondo prototipo del Macchi MC.205N Orione in valutazione a Guidonia. Dotato di un'ala maggiorata rispetto al MMC.205V, l'Orione era anche un ottimo intercettore d'alta quota, dove il suo potente armamento (3x20 mm, 2x12,7 mm) sarebbe stato una seria minaccia anche per i pesanti e corazzati quadrimotori Alleati. (collezione Ferdinando Pedriali).

usò il G.55 in combattimento nella primavera del 1944: *“Il MC.205V era più agile e brillante del G.55, soprattutto a media quota, quindi andava molto bene nei combattimenti manovrati, dove ognuno cercava la sua preda, ma ad alta quota, sino a 11.000 metri il G.55 rispondeva decisamente meglio ai comandi”*⁵⁵.

Il tenente pilota Eugenio Salvi, che nell'estate 1943 portò più volte in combattimento il nuovissimo caccia delle Reggiane, ne rimase addirittura entusiasta: *“il pilotaggio del Re.2005 era di facile acquisizione, in speciale modo per piloti addestrati sui G.50 e sui MC.200 e MC.202, però era una macchina, che per quanto facile richiedeva un minimo di familiarità per poterne sfruttare integralmente le sue magnifiche caratteristiche”*⁵⁶. Tuttavia la mancanza di consistenti ordini aveva un frenato lo sviluppo del Re.2005, pertanto gli esemplari consegnati per l'impiego erano praticamente dei prototipi con ancora difetti da eliminare. Alcuni di questi si manifestarono durante il breve, ma estremamente rude, periodo operativo in Sicilia. *“Con partenze e sobbalzi su terreni mal bonificati, arrampicate alla massima potenza, affondate in candela - continua Salvi - i Re.2005 rivelarono le loro debolezze. Una volta in una rabbiosa affondata, persi tutto il rivestimento della parte centrale dell'ala destra. Però me ne accorsi a terra perché gli specialisti mi fecero notare quanto era accaduto. Il velivolo anche con quella vistosa alterazione del rivestimento si comportò in maniera egregia”*. Aggiungiamo però che violente vibrazioni, manifestatesi nella sezione di coda durante una picchiata ad alta velocità, causarono la perdita di un aereo durante un combattimento⁵⁷. Tuttavia l'agile caccia Reggiane continuò a riscuotere la fiducia e l'apprezzamento dei piloti. In qualità di istruttore alla scuola di volo di Lecce, nel dopoguerra Eugenio Salvi ebbe l'occasione di fare un accurato confronto fra lo Spitfire Mk.IX ed il Re.2005. Per quanto eccellenti le doti del caccia inglese gli sembrarono *“inferiori a quelle del Re.2005, il quale aveva un comportamento più gradevole. Evoluiva con maggiore uniformità, prontezza e fedeltà. In particolare nelle virate strette, lo Spitfire IX mi sorprese negativamente; non stallava, ma entrava inaspettatamente in prestallo mettendosi a sussultare molto sensibilmente [...] a detrimento della velocità. Forse furono proprio le descritte limitazioni che*

55 Testimonianza all'A. di Carlo Ceccardi, Torino, 2/6/2002.

56 “Un gioiello delle Officine Reggiane di Reggio Emilia - il Re.2005”, di Eugenio Salvi, già pilota della 362^a Squadriglia, Ala Tricolore, ottobre 1980, p.6.

57 “Un gioiello delle Officine Reggiane di Reggio Emilia - il Re.2005”, di Eugenio Salvi, già pilota della 362^a Squadriglia, Ala Tricolore, ottobre 1980, p.6.

consentirono al mio Re.2005 di non essere sopraffatto dalla turba di Spitfire IX che lo stavano braccando in un pomeriggio del luglio 1943⁵⁸.

Come molti buoni aerei anche il MC.205V "Veltro", aveva un misto di qualità e difetti. I suoi punti forti erano la velocità orizzontale e quella ascensionale, la manovrabilità ed il buon armamento. Oltre i 4.000 metri perdeva un po' della sua eccezionale manovrabilità, ma come velivolo aveva pochi difetti. Ne avevano invece i suoi equipaggiamenti, come constatarono i piloti germanici che ne portarono in azione alcuni esemplari catturati dopo l'8 settembre 1943. L'unico reparto tedesco interamente equipaggiato col MC.205 fu il secondo gruppo dello Jagdgeschwader 77, che nel suo Krieg Tage Buch elencò i pregi ed i difetti del MC.205, ovviamente visti secondo l'ottica dei suoi piloti: *"La macchina [MC.205V] è veloce e bene maneggevole - sino alla tendenza di perdere portanza, durante (l'esecuzione di) strette curve facilmente entra in vite. Un ulteriore punto a sfavore è l'equipaggiamento radiotrasmettente italiano. Nonostante la trasmissione dei messaggi effettuata da un chiaro speaker, la ricezione a bordo dell'aereo è appena intelligibile. Infine il rifornimento carburante e munizioni è molto complicato, cosicché il ripristino della (loro) efficienza operativa dura molto"*. Comunque il passaggio dei piloti del II./JG.77 sul MC.205 non era stato molto felice. Dopo avere avuto almeno tre incidenti mortali dovuti a differenze nel comportamento acrobatico del caccia italiano rispetto a quello del Bf.109 ed avere constatato che *"l'impiego con i MC 205 si era dimostrato abbastanza deludente ed inefficace"*, il 31 dicembre 1943, lo JG.77 consegnò molto volentieri i Macchi rimasti al primo reparto caccia costituito dalla neonata Aviazione Nazionale Repubblicana⁵⁹. C'è da aggiungere che i piloti dello JG.77 non gradirono molto neppure il Fiat G.55. In un confronto che effettuarono il 27 maggio 1944, sull'aeroporto di Piacenza fra Macchi 205, G.55 e Bf 109G-6, il caccia della Fiat si piazzò all'ultimo posto e pertanto fu troppo sbrigativamente classificato come *"un mezzo fiacco"*⁶⁰. Nel complesso, ambedue i caccia italiani furono giudicati dai tecnici tedeschi inferiori ai migliori caccia allora in servizio nella Luftwaffe e nelle aviazioni avversarie⁶¹. Nonostante gli apprezzamenti poco lusinghieri circa il G.55, dopo l'8 settembre 1943 i tedeschi fermarono la produzione del MC.205, mentre autorizzarono la prosecuzione di quella del caccia Fiat allo scopo di armare sia i gruppi caccia dell'Aviazione Nazionale Repubblicana che un certo numero di reparti tedeschi, come è provato dal consistente ordine di 500 esemplari conferito alla Fiat dal Reichluftministerium nel maggio 1944 e successivamente annullato in ottobre⁶². Notiamo per inciso che il G.55 fece una buona impressione anche agli

esperti della Fifteenth Air Force, che in un rapporto stilato nell'immediato dopoguerra affermarono che questo aereo era stato l'ultimo ed il migliore dei caccia italiani, forse persino superiore al Bf.109G-6⁶³. Ciò non-dimeno anche il Fiat G.55, al pari degli altri caccia della cosiddetta "Serie5" (MC.205 e Re.2005) non fu esente dai soliti difetti ad apparati essenziali, come la radio di bordo ed altri importanti componenti.



Piaggio P.108B.

58 "Un gioiello delle Officine Reggiane di Reggio Emilia - il Re.2005", di Eugenio Salvi, già pilota della 362ª Squadriglia. Ala Tricolore, novembre 1980, p.7.

59 Circa gli MC.205 in servizio nella Luftwaffe vedi anche: Neulen Hans Werner, "Il ricco bottino", Giorgio Apostolo Editore, Milano 2000.

60 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77.

61 Gottschling-Neubert Information, AFHRA A-6084, fr. 1776.

62 "History of the Fifteenth Air Force", Appendix G, Section 2, pp. 105-106, AFHRA roll A-6377

63 "History of the Fifteenth Air Force", part II, Appendix G, Section 2, p.106, AFHRA A-6377.

Il problema dei bombardieri italiani

La Regia Aeronautica aveva sempre dato una particolare enfasi alla propria forza da bombardamento. Una scelta logica per una aviazione militare, la cui dottrina si ispirava alle teorie del generale Giulio Dohuet, dove era proclamata la necessità di distruggere con l'aviazione le risorse del nemico e di dare continuità a questa azione per impedirgli di ricostituirle. Un risultato raggiungibile solo con l'impiego di una imponente flotta di bombardieri strategici di grande potenza. Era quindi imperativo che una aviazione militare disponesse di macchine appositamente progettate per eseguire azioni di massa su obiettivi lontani e pertanto dotate anche di una forte capacità di autodifesa. Nonostante l'adesione formale a queste teorie, il bando del concorso, indetto dalla Regia Aeronautica nel 1934 per rinnovare la propria linea da bombardamento, comprendeva specifiche per la fornitura di bombardieri medi veloci, con un carico bellico di 1.000 Kg ed un raggio d'azione di 1.000 Km. Caratteristiche appena sufficienti per portare carichi bellici relativamente modesti su obiettivi nei paesi confinanti e su una parte di quelli mediterranei. Sorprendentemente, trattandosi di un programma a lungo termine, la Regia Aeronautica aveva trascurato di inserire le specifiche per un bombardiere pesante potentemente armato, che invece era il tipo di aereo su cui Dohuet aveva costruito tutta la sua dottrina. Il 16 agosto del 1934, medesimo anno in cui Fiat e Siai Marchetti mettevano in cantiere i progetti del BR.20 e dell'S.79 con strutture in tubi d'acciaio rivestite di tela, sui tavoli da disegno della Boeing veniva impostato il progetto del B-17 - la celebre Flying Fortress - un grande quadrimotore da bombardamento interamente in lega leggera con un rivestimento in duralluminio collaborante alla resistenza della struttura, il cui prototipo aveva volato il 28 luglio 1935, ovvero circa 11 mesi dopo l'inizio della progettazione.

A differenza dell'U.S. Army, la Regia Aeronautica dimostrò subito di non essere molto interessata ai bombardieri strategici, infatti fra i 979 bombardieri autorizzati dal piano "R", essa inserì solo 16 quadrimotori P.108, con caratteristiche e soluzioni costruttive abbastanza simili a quelle del B-17. Sorprendentemente, nonostante le strettezze del bilancio, il sottosegretario all'Aeronautica, generale Valle, aveva autorizzato la costruzione di ben sette diversi tipi di bombardieri medi, tutti progettati con le stesse superate formule strutturali della fine degli anni venti, per andare incontro alle esigenze delle maggiori industrie aeronautiche nazionali. Quando l'Italia entrò in guerra i migliori bombardieri ordinati da Valle, ovvero i SIAI Marchetti S.79, i Fiat BR 20 ed i CRDA CANT Z.1007, non solo erano arretrati rispetto ai tempi, ma neppure economici, come ingannevolmente faceva sembrare il loro costo medio unitario di circa lire 2.100.000. Non si potevano infatti considerare economici velivoli cui occorreva un addestrato equipaggio di cinque persone per portare 1.000 Kg di bombe nel raggio di 900 Km. Mentre il trascurato bombardiere pesante Piaggio P.108 B (costo circa lire 5.200.000, sei uomini di equipaggio) poteva portare 3.500 Kg di bombe su obiettivi nel raggio di 1.100 Km. Una sola squadriglia di nove P.108 B (costo £. 46.800.000) con appena 54 aviatori, poteva fare lo stesso lavoro di un gruppo di ventisei S.79 (costo £.45.600.000) con 130 aviatori⁶⁴. Occorre comunque chiarire che per utilizzare efficacemente il P.108 B, la Piaggio avrebbe dovuto elevarne il livello di efficienza ed affidabilità, eliminando i naturali difetti presenti nel prototipo, cominciando da quelli dei propulsori. Purtroppo a questa promettente macchina si era interessato, quando ormai era già troppo tardi, il nuovo sottosegretario all'Aeronautica, generale Fougier. I precedenti Capi di Stato Maggiore Aeronautica, generali Valle e Pricolo, aveva-



Trimotore S-84, rivelatosi inferiore al suo predecessore S.79. Inadatto al ruolo di aerosilurante, data la carenza di aerei, fu impiegato come bombardiere. (pgc Ugo Accorsi)

64 Pedriali Ferdinando "P-108 un aereo allo sbaraglio" in "Storia Militare".

no prestato più attenzione allo sviluppo di bombardieri bimotori e trimotori che, salvo l'eccezione del peraltro onesto Cant.Z 1007 bis, dimostrarono subito i limiti delle loro obsolete formule costruttive. Nel maggio 1943 lo S.M. Aeronautica, dimostrando ancora un blando quanto tradivo interesse per il P.108, aveva ordinato una preserie di sei esemplari della versione più avanzata del quadrimotore. Con questa limitata commessa, peraltro non portata a termine, si chiuse la vicenda del bombardiere strategico italiano. Il conferimento di quest'ultima commessa, soprattutto se rapportata al periodo, non doveva neppure essere formulata, perché allora ogni risorsa dell'industria aeronautica doveva essere concentrata sulla produzione di aerei da difesa, con cui contrastare l'imminente invasione del territorio nazionale. Diverso, ma per un certo verso ancora più deludente, era stato l'iter del bombardiere medio Cant.Z 1018 sviluppato dalla CRDA - la medesima azienda costruttrice del Cant.Z 1007bis - che per le sue prestazioni poteva essere equiparato allo Ju.88 della Luftwaffe. Ordinato in serie nel 1940, nel maggio del 1943, a causa di lungaggini burocratiche, ritardi inconcepibili per modifiche di dettaglio e pessima gestione del progetto da parte degli organi tecnici aeronautici, ne avevano limitato le consegne a solo tre esemplari sperimentali su cui valutare varie soluzioni di armamento⁶⁵. Il prototipo armato come "caccia pesante" era stato assegnato per prove valutative al 97° Gruppo Intercettori basato a Crotone, dove il reparto avrebbe dovuto operare nel giugno - luglio 1943 con quindici IMAM Ro.57 e due CR.42. I primi veri esemplari operativi di preserie furono consegnati in luglio al 107° Gruppo del 47° Stormo da bombardamento, ma non furono mai impiegati in azione. Al momento dell'invasione della Sicilia, l'intera linea del bombardamento era costituita da quarantasei buoni, ma ormai superati Cant.Z 1007 bis, otto P.108 e trentuno pessimi S.84. L'impiego di questi ultimi costò la perdita di molti addestrati e valorosi equipaggi in cambio di risultati assai scarsi. Per inciso, nelle azioni notturne - le uniche possibili data la schiacciante superiorità aerea del nemico - furono impiegati anche una mezza dozzina dei grossi trimotori tuttofare S.82 del SAS e quattro o cinque BR.20. I due stormi da bombardamento (il 9° ed il 10°) che stavano riarmandosi con una quarantina di Ju.88 - finalmente consegnati dal riluttante alleato tedesco - non entrarono in azione perché il personale non aveva ancora completato l'addestramento⁶⁶. Le dure esperienze della guerra, e soprattutto gli eventi della fine 1942, avevano impartito ai vertici della Regia Aeronautica una severa lezione prontamente recepita dal generale Fougier. Il programma costruzioni aeronautiche 1943 venne impostato su un numero ristretto di tipi considerati *"essenziali ed aggiornati per caratteristiche di volo e di armamento"*⁶⁷. La produzione fu accentrata, sul G.55 "Centauro" e sul Mc.205 "Orione" per la caccia, sul Re.2002 "Ariete" e sul Re.2005 "Sagittario" per l'assalto, sul Cant.Z 1008 "Leone" per il bombardamento e sul S.82 "Marsupiale" per il trasporto. Per cause contingenti quasi nessuno di questi aerei fu prodotto in quantità accettabili, anzi alcuni - come l'"Orione" ed il "Leone" - non lo furono affatto. Fece eccezione il glorioso e collaudato trasporto (occasionalmente anche bombardiere notturno) S.82. Sebbene lo Stato Maggiore Aeronautica avesse cancellato numerosi tipi superati ancora presenti sulle linee di montaggio in favore di quelli rispondenti alle esigenze del tempo, esistendo negli stabilimenti serie di fabbricazione già avviate, nel programma 1943, lo SMA accettò di prendere in consegna un'alta percentuale di aerei superati e pressoché inutili. Per l'esattezza, su 1.531 aerei da caccia, un terzo delle commesse era costituito dai soliti CR.42 e G.50 della Fiat Aeritalia, mentre su 438 aerei d'assalto un terzo era costituito da Caproni Ca.314. Inoltre quasi due quinti dei 526 bombardieri erano costituiti da S.84, S.79, BR.20 e persino Ro.57⁶⁸.

65 Brotzu, Caso e Cosolo, op. cit. vol. 6.

66 Brotzu, Caso e Cosolo, op. cit. vol. 6.

67 "Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto del Ministro, Relazione sulla produzione aeronautica, Roma 28 gennaio 1943" in Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verballi delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, SME Ufficio Storico, Roma, 1985, p. 315.

68 "Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto del Ministro, Relazione sulla produzione aeronautica, Roma 28 gennaio 1943 - Previsione di produzione velivoli 1943" in: Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verballi delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, SME Ufficio Storico, Roma, 1985, p. 321.

L'industria aeronautica tedesca e le forniture all'Italia

Nella primavera del 1943 la crisi della Luftwaffe era ormai evidente, e naturalmente preoccupava sia gli italiani che gli altri alleati dell'Asse. Ma per il generale Fougier, questa preoccupazione era da tempo una sgradevole certezza. In un promemoria riservato per il generale Ambrosio, ma sicuramente arrivato anche sul tavolo di Mussolini, il capo di stato maggiore della Regia Aeronautica scriveva: *"La Luftwaffe partita per la guerra in condizioni di privilegio nei confronti di chiunque con la macchina bellica più perfetta del mondo, con una forza umana fresca e vibrante, non provata, ma solo sperimentata sul terreno addestrativo della campagna spagnola, ha profuso a piene mani, nei primi tre anni di guerra, le formidabili energie di cui disponeva, sempre perseguendo l'illusione della guerra lampo. L'insuccesso dell'offensiva aerea contro l'Inghilterra ha visto la potenza aerea tedesca toccare il vertice ed iniziare la curva discendente col formidabile logorio richiesto, poi, dal fronte orientale, il processo di crisi seguitone ha, fatte le debite proporzioni, molti punti di contatto con quello che travaglia la R.A.. Si è così giunti all'insufficienza globale dell'Aviazione germanica nei confronti dei bisogni della sua guerra. Per il materiale [...] la affrettata preparazione industriale e tecnica ha fatto sentire nel tempo i suoi influssi negativi, specie quando si è trattato di adeguarsi al ritmo formidabile della continua evoluzione imposta da un avversario dotato di grandi risorse di ogni genere. Oggi non si può certo dire che le macchine germaniche siano le migliori, né che la produzione della Germania possa stare alla pari con quella degli alleati. [...] Oggi in linea assoluta, le Forze Aeree dell'Alleato sono impari ai gravi compiti da assolvere, sia dal punto di vista della qualità come da quello della quantità. La Luftwaffe assiste quasi impotente allo sviluppo dei piani offensivi dell'avversario, logorandosi in un guerra aerea quasi esclusivamente ausiliaria che, se sino ad oggi ha dato come frutto vittorie terrestri memorabili, lascia prevedere per il futuro un'insufficienza di quel potenziale difensivo di cui la Nazione Tedesca avrà sempre più bisogno per fronteggiare la crescente pressione dell'avversario nell'aria. [...] Dopo avere dissipato (è l'espressione giusta) gli uomini migliori, oggi la Luftwaffe dà segni di stanchezza rilevando mancanza di mordente e, soprattutto, mancanza di quella serietà operativa che caratterizza lo sfolgorante impiego bellico dei primi due anni"*⁶⁹.

I principali dei punti di forza della produzione aeronautica germanica erano la qualità e la modernità dei progetti, il punto più debole era l'impostazione strategica dei programmi. I tipi di aerei ed il loro flusso produttivo erano stati studiati in funzione delle necessità di un breve conflitto, dove il principale compito dell'arma aerea era quello di offrire un potente supporto alle operazioni della Wehrmacht, e pertanto questi aerei non erano stati pensati per una strategia bellica a lungo termine.

Stante la visione eminentemente terrestre del conflitto, tipica dello stato maggiore germanico e di Hitler in particolare, nei primi tre anni di guerra, nonostante le ampie potenzialità industriali, la produzione aeronautica non era stata incrementata in maniera significativa. L'attenzione di Hitler si era maniacalmente radicalizzata sul fronte dell'Est, dove avendo egli impegnato l'80% delle divisioni della Wehrmacht, l'importanza degli armamenti dell'esercito era prevalente su quelli dell'aviazione, che pertanto aveva avuto una parte assai minore nella ripartizione delle risorse della produzione bellica. In verità, in confronto al primo anno di guerra, il numero di aerei usciti dalle linee di montaggio germaniche era molto aumentato, ma non abbastanza per fare fronte a tutti gli impegni progressivamente assunti dalla Luftwaffe in Russia, nell'Europa occidentale e nel Mediterraneo.

Gradualmente, ma inesorabilmente, l'industria aeronautica tedesca aveva perduto sempre più terreno nella gara con le similari industrie nemiche. Nel 1939 il III Reich aveva prodotto 8.295 aerei. Nel 1942 la sua produzione era salita a 15.409 aerei⁷⁰. Ma al quasi raddoppio della sua produzione nel corso di tre

69 Promemoria per il Capo di Stato Maggiore Generale - Situazione generale in Europa dal punto di vista della guerra aerea. Prot. N.1B/7133, 15 aprile 1943. Riportato integralmente in Le direttive tecnico operative di Supeaereo, op. cit. vol. 2° Tomo II, p. 698 e segg.

70 Murray Wilson, op. cit. pp. 100 e 138.



S.82. Aereo da trasporto ed all'occorrenza anche bombardiere notturno di un certo successo (notare nell'immagine, la gondola di puntamento estratta). In questo ruolo effettuò varie azioni, fra cui i bombardamenti sulla base navale di Gibilterra e quelli eseguiti da velivoli del SAS sulle forze Alleate durante l'invasione della Sicilia. (collezione F. Pedriali).

anni, non aveva fatto riscontro un equivalente incremento della forza della Luftwaffe. Infatti il numero dei velivoli in linea nei reparti era rimasto pressoché invariato sino a metà del 1942, per poi improvvisamente declinare nei sei mesi successivi. La forza dell'arma aerea tedesca, che nel giugno del 1941 era di 4.882 velivoli e di 4.942 nel giugno 1942, nel dicembre dello stesso anno era scesa a circa 4.400 apparecchi, ovvero il 10% in meno rispetto al semestre precedente⁷¹. Nel corso del 1943, si erano però fatti sentire i primi benefici effetti della razionalizzazione introdotta nella produzione bellica dal nuovo ministro degli armamenti Albert Speer. Il gettito annuo degli stabilimenti aeronautici si era avviato verso il rispettabile traguardo di 24.807 apparecchi, tuttavia nel corso dello stesso anno Gran Bretagna e Stati Uniti ne avevano prodotti rispettivamente 26.263 e 85.898, ponendo solide premesse ad un veloce incremento del loro potere aereo e quindi mettendo una grossa ipoteca sull'esito finale del conflitto⁷². Si può pertanto concludere che, pur avendo la Germania una industria aeronautica organizzata, efficiente e tecnicamente all'avanguardia, aveva commesso il grande errore di non sfruttarne a fondo le sue possibilità produttive sino a 1943 inoltrato, perdendo di conseguenza l'occasione di avere un ruolo determinante in tutte le più decisive operazioni nel Mediterraneo e nell'Atlantico. Un errore imputabile ad una erronea valutazione del ruolo strategico che l'aviazione avrebbe assunto nel corso della guerra, e che fu la causa di programmi sottodimensionati ed in gran parte indirizzati alla produzione di aerei più idonei per i ruoli tattici che per quelli strategici.

Diverso invece fu l'atteggiamento della Gran Bretagna, che per l'intera durata del conflitto riuscì a produrre costantemente più aerei della Germania nonostante i gravi problemi connessi alle importazioni via mare di molte materie prime indispensabili. Consapevole dell'importanza del potere aereo, nel biennio 1940 - 1941 il Regno Unito produsse complessivamente 35.143 velivoli superando di oltre 13.000 unità quelli nel frattempo prodotti dalle fabbriche tedesche⁷³. Dal momento in cui alle forze aeree britanniche si erano unite quelle americane, la decadenza dell'arma aerea tedesca era divenuta tanto evidente che persino gli alleati minori della Germania se ne erano accorti. Alla fine del giugno 1943, gli ambienti governativi romeni erano dell'opinione che la Germania, dopo avere vinto innumerevoli battaglie, fosse ormai costretta alla difensiva, non solo a causa dei suoi macroscopici errori strategici - primo fra tutti l'attacco alla Russia sferrato mentre la Gran Bretagna non era ancora sconfitta - ma anche a causa della crisi della sua produzione bellica, che fra l'altro risentiva degli *"errori nelle costruzioni aeronautiche"*⁷⁴.

71 Murray Wilson, op. cit. p. 138

72 Per le cifre delle produzioni vedi: Stoff J. "Picture History of World War II, American Aircraft production", New York, Dover 1993, app. B e Gentile R. Storia delle operazioni aeree nella seconda guerra mondiale (1939-1945), Firenze Scuola Guerra Aerea, p. 41, citati da Alegi G. in "Rivista Aeronautica" n.5/1999, p. 109. Nel 1941, gli Stati Uniti, benché non avessero completato i programmi per il potenziamento dell'industria bellica avevano prodotto 19.445 aerei, Craven & Cate, op. cit. vol.I p.80.

73 Per le cifre vedi: Alegi G. "Rivista Aeronautica" n.5/1999.

74 Promemoria dell'ambasciatore italiano a Bucarest, Bova Scoppa, al sottosegretario agli esteri Bastianini, citato da Deakin W. op. cit. p. 307.

Vista la situazione, era illusorio pensare che nella primavera del 1943 la Germania mettesse a disposizione dell'Italia velivoli da combattimento, che invece le erano necessari per colmare i vuoti che la sua produzione aeronautica non riusciva ancora a colmare. Infatti non volle cedere quel migliaio di aerei che era il minimo indispensabile per ripristinare la forza e l'efficienza della Regia Aeronautica. Ma questa ingente fornitura non fu ostacolata solo dalla ridotta capacità industriale del III Reich. Esisteva anche l'altro ostacolo, assai più grave, ovvero la scarsa fiducia nell'alleato italiano, le cui richieste di materiali, armamenti e carburanti sembravano sempre esorbitanti e pretestuose.

Il già difficile approvvigionamento dei carburanti avio all'Italia peggiorò a partire dal giugno 1941. Sino ad allora la Regia Aeronautica aveva avuto potuto ottenere la maggiore parte dei suoi rifornimenti dalla Romania. Il restante proveniva dai pozzi albanesi, dal cui scarso greggio la raffineria ANIC di Bari otteneva una benzina avio di caratteristiche appena accettabili⁷⁵. Tuttavia dopo l'entrata in guerra della Romania, l'Italia aveva dovuto dipendere interamente dalla Germania per le forniture di carburanti avio.

Secondo l'ex capo di stato maggiore dell'Italuft, generale Gottschling - Neubert, *"le quantità [di carburanti] richieste erano abbondanti in proporzione all'attività delle forze aeree italiane, ma la Germania generalmente esaudiva gli ordini senza porre domande"*⁷⁶. La realtà era però alquanto diversa da quella presentata da Gottschling - Neubert. Il quadro dei rifornimenti di carburanti concessi dai tedeschi all'alleata aviazione italiana era sempre stato tutt'altro che soddisfacente⁷⁷. Premesso che l'aviazione italiana era entrata in guerra con una riserva di 136.605 tonnellate di benzina avio, poi ridotta a 30.877 nel 1941 ed a sole 12.212 tonnellate nell'anno successivo, all'inizio del 1943 la consistenza delle riserve non era neppure sufficiente per le necessità operative e tanto meno per quelle addestrative, sebbene fosse assolutamente necessario migliorare il rendimento delle scuole di volo e l'addestramento delle unità aeree. Sempre per la cronica mancanza di carburanti, le possibilità delle scuole ed i relativi programmi d'addestramento avevano dovuto subire un ulteriore taglio per incrementare il ritmo dei trasporti aerei imposto dalle ultime operazioni in Africa Settentrionale ed in Tunisia. Nel 1942 il fabbisogno mensile di benzina avio della Regia Aeronautica era di 22.500 tonnellate a fronte di una disponibilità di sole 9.000 tonnellate fornite dalla Germania ed alle 3.000 raffinate dall'ANIC di Livorno partendo dal greggio rumeno. L'anno successivo la crisi era ancora più acuta, pertanto gli appelli all'alleato tedesco si fecero ancora più insistenti: *"Il 12 aprile 1943 alla Germania fu chiesto di aumentare il quantitativo di carburante da 9.000 a 18.000 mensili, facendo presente che da oltre due anni la forza aerea [italiana] era stata costretta a ridurre le attività non direttamente collegate con le operazioni, quali scuole, addestramento, pattugliamenti e ricognizioni marittime. Fu inoltre informata che non era rimasta altro che una esigua riserva disponibile e che non tutto il quantitativo (di carburante) assegnato (mensilmente) veniva utilizzato, poiché una percentuale variabile fra il 20% ed il 50% andava perduto sia perché affondato sia perché distrutto dai bombardamenti sui campi d'aviazione. Il Comando tedesco informò che non vi erano disponibilità e che la scarsità di carburanti era tale da averlo costretto a convertire divisioni motorizzate in divisioni di fanteria. Esso comunque disse di avere fatto pressioni sulla Romania affinché incrementasse la sua produzione di almeno 500.000 tonnellate annue. Quando ciò si fosse verificato, all'Italia sarebbe stato assegnato un supplemento di benzina avio. Fece inoltre sapere che le richieste italiane non sarebbero state prese in considerazione dato che l'attività della loro forza aerea era limitata e che la quota assegnata in precedenza era sufficiente ai suoi bisogni"*⁷⁸. Ancora fiducioso di essere ascoltato da Hitler, il 25 marzo 1943 Mussolini aveva chiesto cinquecento aerei fra caccia e bombardieri, cifra poi spontaneamente ridotta a trecento⁷⁹. Ma neppure questo più modesto quantitativo fu interamente consegnato. A metà aprile, quando la partita

75 Pricolo F., op. cit. 137.

76 MAAF Intelligence, "Gottschling - Neubert Information", AFHRA A-6084, fr. 1771.

77 "Italian Sources of fuel supply", AFHRA A-6084, frames: 0481 - 0485. (Relazione inviata dalla Regia Aeronautica nel giugno 1945 alla P.W. Intelligence Section della Mediterranean Allied Air Force).

78 "Italian Sources of fuel supply", AFHRA A-6084, frames: 0481 - 0485.

79 Riunione presso il Comando Supremo del 18 aprile 1943. Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, "Verbal delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.73.



A fine maggio i Gruppi Caccia 3° e 150° avevano ricevuto alcuni Bf.109 F-4 di seconda mano per l'addestramento preliminare dei loro piloti. (pgc. Giuseppe Romaciotti).

in Tunisia appariva già ampiamente perduta, il generale Rino Corso Fougier, aveva indirizzato al capo di Stato Maggiore Generale, generale Ambrosio, un promemoria avvertendolo che il *"potenziale offensivo e difensivo"*, dell'Aeronautica era *"ridotto"* che il *"materiale era insufficiente sia qualitativamente che quantitativamente"*, e che inoltre mancava di personale addestrato, inoltre - aveva proseguito Fougier - *"al rapido invecchiare delle sue macchine non aveva fatto riscontro l'avvento immediato di nuove costruzioni [...]".* In simili condizioni con una preparazione del Paese alla difesa contraerea che può chiamarsi primitiva, la R.A. dovrebbe oggi fronteggiare lo sforzo offensivo concentrato dell'aviazione angloamericana, sforzo la cui potenza si sta delineando in tutta la sua formidabile entità, quantunque si sia appena agli inizi. Non vi può essere dubbio sul fermo proposito dell'Alto Comando Alleato di debellare l'Italia estromettendola dal conflitto attraverso l'azione continuata delle masse da bombardamento da concentrarsi sulle sponde nordafricane e forse sulle nostre stesse isole⁸⁰.

Ambrosio aveva attentamente vagliato il promemoria, che sicuramente gli era servito per stilare una analisi della situazione militare consegnata a Mussolini prima dell'incontro con Hitler a Klessheim. La situazione era stata delineata senza mezzi termini. *"È probabile - aveva sottolineato Ambrosio - che il nemico liquidi l'affare tunisino prima di intraprendere nuove azioni, ma è anche possibile che contemporaneamente o subito dopo tenti uno sbarco in Sicilia, in Sardegna o nella penisola balcanica. L'Alleato (la Germania) non si sente direttamente minacciato da un attacco alla penisola italiana e poco gli importerà che essa venga messa a ferro e a fuoco, una volta evacuata la Tunisia non ci manderà più nulla. È invece probabile che lo interessi di più l'attacco alla penisola balcanica e quindi vi manderà reparti e mezzi. Bisogna energicamente prevenire questa valutazione dell'Alleato nei riguardi dello scacchiere italiano insistendo:*

** perché il concorso aereo sia notevolmente potenziato, nella considerazione che con una seria minaccia al Canale di Sicilia partente da basi della Sicilia e della Sardegna, si ostacola il traffico e si difende indirettamente anche la penisola balcanica, facendo così l'interesse dell'Alleato (sarebbe desiderabile avere il dominio aereo del canale di Sicilia);*

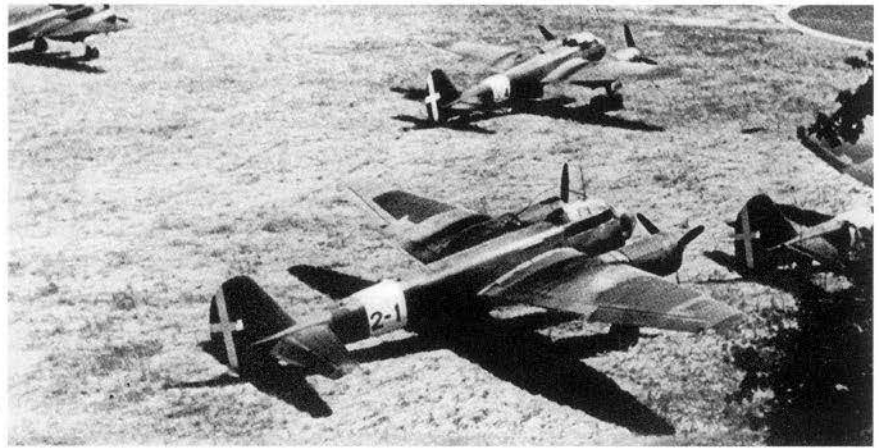
** perché ci mandi sollecitamente i carri, le armi, le artiglierie contraeree ed i materiali che abbiamo richiesto e che sono assolutamente indispensabili per opporci ad una azione nemica"*⁸¹.

Ambrosio aveva anche insistito che fosse chiesto alla Germania di potenziare le sue forze aeree in Sicilia e Sardegna. Inoltre aveva posto sul tappeto la questione della fornitura di velivoli all'aeronautica italiana. Nonostante qualche generica promessa fatta da Hitler durante l'incontro, il problema aereo era rimasto insoluto. Il 30 aprile Mussolini aveva sollevato nuovamente la questione. In un telegramma ad Hitler, il Duce aveva chiesto l'invio di forze aeree tali da controbilanciare la schiacciante superiorità ae-

80 Relazione Fougier del 15 aprile 1943 al capo di Stato maggiore Generale in Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940-1943" p.698.

81 Riportato in E. De Felice, "Mussolini l'alleato, Crisi e agonia del Regime", p.1113.

Forlì, estate 1943, alcuni degli Ju.88A-4 della Regia Aeronautica. Una squadriglia di Ju.88 fu distaccata per l'addestramento del personale sul decentrato campo d'aviazione di Airasca. (p.g.c. Aldo Brovarone)



rea nemica. Hitler aveva replicato assicurando che *“stava facendo esaminare quanto al momento poteva ancora fare per potenziare le forze aeree”*⁸². Al pari di molte altre risposte dilatorie dell'alleato tedesco, anche questa rimase senza un seguito praticamente valido. Come sappiamo la Luftwaffe si limitò a ripianare le perdite subite nel Mediterraneo, per il duplice motivo che l'imminente offensiva all'Est aveva la precedenza su ogni altra considerazione e che il gettito della industria aeronautica tedesca non consentiva di fronteggiare tutte le esigenze.

Infine alcuni dei materiali chiesti erano arrivati. Da una situazione redatta il 5 maggio 1943 dal Comando Supremo risulta che i tedeschi avevano *“concesso”* insieme ad altri vari armamenti, undici radiolocalizzatori *“Felino”* (Freya), ventitré radiolocalizzatori *“Volpe”* (Wurzburg), ventiquattro caccia Bf.109 G, sette caccia notturni Do.217, trenta bombardieri in picchiata Ju.87, cinquantaquattro bombardieri Ju.88 e dieci alianti d'assalto. Eccettuati gli Ju.88 - di cui furono poi consegnati solo trenta esemplari da addestramento - tutti gli altri aerei erano stati già forniti⁸³. In seguito l'Aeronautica ricevette un ulteriore lotto di una cinquantina di caccia Bf.109G, quasi tutti di seconda mano, come quelli ceduti in precedenza da reparti della Luftflotte.2. In realtà i *“desiderata”* del Comando Supremo erano stati soddisfatti solo in minima parte. Ai tedeschi erano stati chiesti trecento Bf.109G, dodici Do.217 da caccia notturna e duecento bombardieri fra Ju.87 e Ju.88⁸⁴. Quantitativi che rappresentavano per la Regia Aeronautica il minimo indispensabile per non tenere inattivi molti dei suoi piloti, che non avrebbero avuto possibilità di essere impiegati perché l'industria italiana non consegnava aerei in numero sufficiente per riarmare i gruppi da caccia e da bombardamento, che avevano esaurito il loro materiale di volo negli ultimi intensissimi cicli operativi. Mancando risorse alternative, alcuni reparti avevano dovuto essere parzialmente riarmati con caccia Dewoitine D.520 di preda bellica francese, aerei buoni due anni prima, ma già superati nel 1943. Mentre sperimentati reparti da bombardamento, come il 13° Stormo, dopo un periodo in seconda linea con compiti di scorta e pattugliamento costiero con bimotori Caproni Ca.314 - aerei giudicati dallo stesso Fougier di *“scarsa o nulla attitudine bellica”* - dovette essere ricostituito nell'estate del 1943, equipaggiandolo sempre con i medesimi insufficienti Ca.314⁸⁵.

82 E. De Felice, *“Mussolini l'alleato, Crisi e agonia del Regime”*, p.1139.

83 Circa gli Ju.88 consegnati vedi: SMA prot. 6/9024 del 4 giugno 1943, *“Armamento su velivoli tedeschi”*, in *Le direttive tecnico operative di Superaereo*, op. cit. Vol. Secondo Tomo II p. 886. Gli altri materiali concessi erano: 50 mortai leggeri, 98 cannoni a traino meccanico, 324 cannoni costieri e 518 cannoni controcarri, 750.000 mine. È ignoto se le forniture *“concesse”* siano state realmente effettuate. E. De Felice, *“Mussolini l'alleato, Crisi e agonia del Regime”*, p.1101.

84 N. Arena, *“La Regia Aeronautica 1939 - 1943, Vol. IV* p. 806.

85 Il giudizio sui Ca.314 è del generale Fougier, cfr. Allegato al foglio 1B/3679 del 21-2-43/XXI, riportato in *Le direttive tecnico operative di Superaereo*, op. cit. vol.2 tomo II, p. 577. Per l'impiego dei Ca.314 e relative valutazioni vedi: Romanelli Francesco, 13° Stormo, SMA Ufficio Storico, Roma 1978. p. 181 e segg.

La riluttanza dei tedeschi ad esaudire le urgenti richieste di materiale bellico venne aspramente criticata dal nuovo sottosegretario agli esteri Bastianini. *“Le nostre richieste di materiale bellico - scrisse all’ambasciatore italiano a Berlino - sono quasi del tutto inevase. Ove non si considera quello che avviene nel campo dei nemici, dove il materiale si scambia a blocchi massicci fra Stati Uniti e Russia, fra Inghilterra e Stati Uniti, eccetera, questa estrema parsimonia di mezzi dinanzi alle nostre necessità e nell’interesse comune, è un grave danno morale e materiale”*⁸⁶. La constatazione era tanto amara quanto esatta perché, a differenza della Germania, Inghilterra e Stati Uniti non lesinavano le forniture di materiale bellico ai loro alleati, ed in particolare alla Russia. Per limitarci ai soli materiali aeronautici, nell’anno 1943 il governo americano aveva messo in preventivo di fornire 22.440 velivoli ai suoi alleati⁸⁷. Alla crisi dell’industria aeronautica italiana non erano stati estranei del tutto neppure gli alleati tedeschi., che fra l’altro non avevano fornito l’assistenza per la realizzazione della seconda linea di produzione dell’essenziale motore DB.601 richiesta dalla Regia Aeronautica addirittura nel 1941⁸⁸. Se le macchine utensili e le attrezzature per allestire questa linea fossero state tempestivamente messe a disposizione, nel 1942 Macchi, Breda ed Ambrosini avrebbero potuto consegnare almeno altri duecentocinquanta MC.202 invece di altrettanti MC.200 equipaggiati con motori Fiat A.74 RC.38 da 840 CV⁸⁹. Comunque a partire dal 1943, i tedeschi si dimostrarono ancora più riluttanti a fornire materie prime e macchine utensili⁹⁰.

I tedeschi furono invece più solleciti quando si trattò di inviare in Italia un modesto lotto di 150 autocarri, trattori, e materiali vari, compresi 24 cannoni da 88 mm, 60 armi automatiche pesanti e 36 mezzi corazzati pesanti, alla cui fornitura avevano dato spontaneamente corso, rifiutando invece di inviare i 1.250 mezzi corazzati chiesti dal Comando Supremo italiano con la motivazione che nessun carro armato sarebbe stato disponibile se non per *“i settori in cui dovevano essere immediatamente impegnati”*⁹¹. Un giro di parole per fare capire che il fronte russo aveva la precedenza su quello mediterraneo, tanto più che l’Italia non era ancora stata attaccata. Per inciso, ricordiamo che la spontanea fornitura del contingente prima accennato, era destinata esclusivamente all’equipaggiamento della Divisione Corazzata M, interamente formata da elementi della Milizia Volontaria della Sicurezza Nazionale. La costituzione della Divisione M era stata caldeggiata dallo stesso Hitler, affinché Mussolini avesse a disposizione una guardia del corpo equiparabile alla SS Leibstandarte Division⁹². Il materiale per la Milizia arrivò nel mese di giugno, senza però un adeguato quantitativo di pezzi di ricambio per i carri armati. Come immediata conseguenza l’addestramento della Divisione subì un rallentamento, costringendo l’ambasciatore tedesco a Roma, von Mackensen, ad inviare a Berlino un telegramma per sollecitare l’OKW affinché vi provvedesse urgentemente⁹³. Non è da escludere che la mancanza - impensabile in una organizzazione perfetta come quella germanica - sia da collegarsi al rifiuto di Mussolini di accettare istruttori tedeschi per addestrare la divisione⁹⁴. In seguito l’accordo fu evidentemente raggiunto, perché gli istruttori arrivarono⁹⁵.

86 Collezione documenti italiani, parzialmente riportato da Deakin F. W., op. cit. p. 206.

87 Craven & Cate, op. cit. vol.II, p.290.

88 Dal verbale della riunione del comitato tecnico paritetico italo tedesco, sunteggiato da Arena N. op. cit. vol. IV p. 823.

89 Circa la produzione di MC.200 ed MC.202 nel 1942, vedi Brotzu, Caso e Cosolo, op. cit. Voll. I e 2.

90 Arena N. op. cit. Vol. IV p. 823 e segg.

91 Dal memorandum di Ambrosio sui risultati della conferenza di Klessheim, Deakin, op. cit. p.273.

92 Per i quantitativi di tutto il materiale fornito dall’OKW alla Divisione M, vedi E. Lucas - G. De Vecchi, “La M.V.S.N. in guerra 1923 - 1943”, Volpe Editore, Roma, 1976, p.579.

93 Collezione tedesca, Telegramma da Roma del 20 giugno 1943, citato da Deakin F.W. op. cit. p. 334.

94 Deakin F.W. op. cit. p. 285.

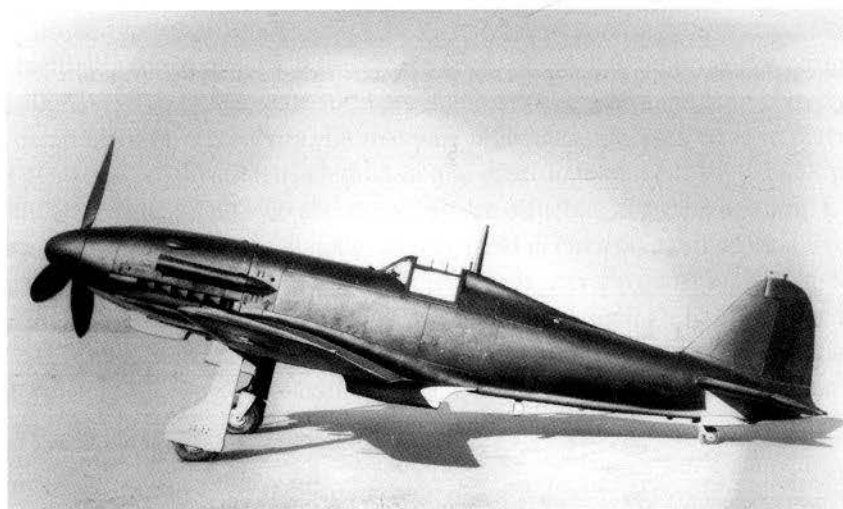
95 Deakin F.W. op. cit. p. 333.

Capitolo VII

Il preludio

L'azione aerea strategica italo tedesca del maggio 1943

La Conferenza Trident ed il dibattito sulle operazioni successive
all'occupazione della Sicilia



Fiat G.55 (Fototeca Fiat)



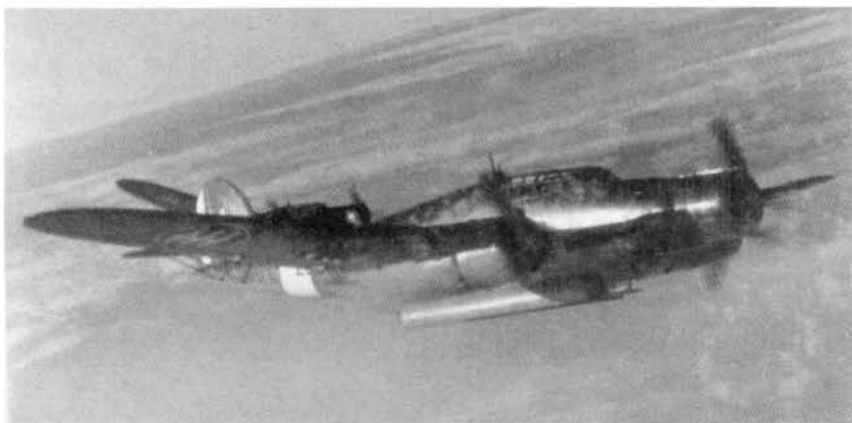
S.79 silurante a bassa quota sulle onde in preparazione dell'attacco. (pgc. M.Ilo fotografo Ugo Accorsi)

L'azione aerea strategica italo tedesca del maggio 1943

Dopo la perdita della Tunisia, le forze aeree e subacquee dell'Asse si impegnarono con la consueta determinazione per ostacolare i preparativi delle imminenti operazioni anglo americane nell'area del Mediterraneo. Partendo dalle basi della Francia, dell'Italia Meridionale e della Grecia, i reparti della Luftwaffe attaccarono convogli in navigazione, navi alla fonda, attrezzature portuali ed aeroporti sia nel Nord Africa che in Libia. Le forze disponibili per queste azioni erano impari al compito loro affidato. Il Kampfgeschwader.26, spostatosi ai primi di maggio sui più sicuri campi francesi, stentava ancora a riprendersi dagli effetti delle massicce incursioni, che avevano devastato le precedenti basi dei suoi aerosiluranti a Grosseto e Decimomannu. La Regia Aeronautica partecipava alle operazioni nella misura in cui glielo permettevano i mezzi. Praticamente ridotti all'osso, come leggiamo in un messaggio di Fougier al Comando Supremo: *"L'efficienza dei reparti da bombardamento, idonei ad eseguire azioni offensive è scarsissima. Possiamo contare solo su due o tre Cant.Z [1007bis] in Sicilia e tre o quattro Cant.Z[1007bis] in Sardegna. In Piemonte abbiamo uno stormo di S.84, ma questi aerei non sono idonei a volare sul mare. Abbiamo anche altri aerei che operano in Egeo, Albania e Croazia, ma sono tutti di tipo antiquato, idonei solo a bombardamenti di secondo rango. In sostanza abbiamo solo quei pochi Cant.Z [1007bis] di efficienza modestissima e solo per azioni notturne. La situazione della nostra Aeronautica ha raggiunto forse il punto più critico"*¹. Seppure ridotto con nemmeno una dozzina di trimotori efficienti, il bombardamento italiano era andato ugualmente all'attacco, ovviamente nelle ore notturne, e con risultati non del tutto deludenti in rapporto all'esigua forza in azione. Qualche modesto risultato arrivò dalle poche decine di S.79 siluranti ancora in efficienza.

Assai diversa invece la situazione della Luftwaffe, che dopo avere rimpiazzato le perdite dei vecchi reparti da bombardamento della Luftflotte.2 ed averne ricevuto altri prelevati da vari fronti, aveva potuto condurre azioni molto più incisive, anche per merito della elevata efficienza e delle buone caratteristiche dei suoi apparati di radionavigazione. Grazie appunto a questi apparati, gli aerei tedeschi potevano dirigersi verso gli obiettivi in formazioni piuttosto diluite. Poco prima dell'attacco le formazioni si riunivano, avendo sino ad allora seguito esattamente rotte programmate al cui termine tutte convergevano sui bersagli agli orari determinati in precedenza. La massima tolleranza concessa ad ogni aereo non superava i dieci minuti. Gli speciali radioaltimetri elettrici di alta precisione montati sugli Ju.88 permettevano di adottare una particolare tattica d'attacco che creava grosse difficoltà ai caccia notturni. L'avvicinamento all'obiettivo era effettuato, ovviamente di notte, ad una quota di circa 60 metri sopra il livello del mare. A circa una trentina di chilometri dalla costa i bombardieri guadagnavano quota scaglionandosi a diverse altezze, comprese fra i 2.500 ed i 3.000 metri. Raggiunte queste posizioni, gli Ju.88 scendevano in picchiata sopra i bersagli seguendo direzioni diverse per disorientare le difese contraeree. Sganciate le bombe, si disimpegnavano volando sul mare a bassissima quota. Questa particolarissima tattica complicava il lavo-

1 Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, "Verbalì delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.134.



Fougier al Comando Supremo: "L'efficienza dei reparti da bombardamento, idonei ad eseguire azioni offensive è scarsissima. Possiamo contare solo su due o tre Cant.Z [1007bis] in Sicilia e tre o quattro Cant.Z in Sardegna.

ro delle stazioni radar alleate, costringendo i loro operatori ad interpretare la grande quantità di segnali fluttuanti sugli schermi, originati sia dalla relativa dispersione degli aerei tedeschi che dalle loro efficaci contromisure elettroniche².

Con questa speciale tattica d'attacco, nella notte del 12 maggio i bombardieri tedeschi arrivarono all'improvviso sulla rada di Algeri affondando la piccola motonave DORSET COAST da 646 tonnellate³. Data la relativa vicinanza delle loro basi agli obiettivi da attaccare, gli aerosiluranti ed i bombardieri dell'Aeronautica Sardegna furono fra i reparti italiani più attivi, comunque anche quelli dell'Aeronautica Sicilia fecero la loro parte, soprattutto sul Canale di Sicilia e sui porti tunisini. Nella notte sul 13 una ricognizione offensiva sul Canale di Sicilia eseguita dagli S.79 della 279^a Squadriglia Siluranti partiti dalla base di Gerbini, non ebbe alcun esito, mentre riuscì bene, nonostante la contraerea e la caccia notturna, il bombardamento effettuato su Sfax da quattro Cant Z.1007 bis decollati da Gela, che lanciarono 2,8 tonnellate di bombe sugli impianti portuali⁴. Il 14 notte, l'89° Gruppo Aerosiluranti inviò tre S.79 ad intercettare due distinti convogli avvistati nel pomeriggio, il primo, di undici unità a Nord Est di Cap Serrat, il secondo di quattro piroscafi in navigazione a Nord Est di La Galite. Due S.79 rientrarono con i siluri senza avere avvistato alcun bersaglio, invece il terzo lanciò il suo siluro contro il secondo convoglio, che, contrariamente alle indicazioni ricevute, avvistò tra l'Isola dei Cani e Capo Blanc. Tuttavia non riuscì a rilevare l'esito del suo attacco. All'indomani il 16° Stormo inviò dalla Sardegna nove Cant. Z 1007bis a bombardare il porto di Bona. Fra questi solo cinque arrivarono alla spicciolata sul bersaglio, mentre altri quattro rientrarono anticipatamente per guasti tecnici. Quelli arrivati sull'obiettivo incontrarono caccia notturni e forte reazione contraerea, ma rientrarono tutti senza danni. Il loro attacco su Bona si era alternato con quello di ventitré Ju.88 del II Fliegerkorps, di cui due non erano rientrati alla base. La consistente pioggia di esplosivi caduta sul porto - cui il 16° Stormo aveva partecipato con 48 bombe da 100 Kg. - oltre a colpire gli impianti, aveva procurato lievi danni al cacciatorpediniere britannico ILEX⁵. Nelle due notti successive Bona fu nuovamente attaccata dal II Fliegerkorps, che impiegò complessivamente cinquanta-cinque Ju.88 perdendone tre senza affondare alcuna delle unità ancorate nel porto.

Nelle prime ore del 19 maggio, su cinque S.79 dell'89° Gruppo Aerosiluranti, inviati in ricognizione offensiva fra Bougie ed Algeri, solo tre lanciarono la loro arma. Secondo i rapporti uno dei siluri avreb-

2 Twelfth Air Force, Southern Italian Campaign, Annex 12, Bulletins, September 1943, Part I, p. 13, AFHRA, A-34245

3 Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", Patrik Stephens Ltd., Cambridge 1980, Merchant vessels, p. 48

4 Aerosicilia a Superaereo, nr.1271, 14/5 0850, AUSSMA SL4/41.

5 Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA 1106; circa l'ILEX vedi Santoni e Mattesini, op. cit. p. 395. Questi autori non menzionano la partecipazione dei Cant.Z.1007bis al bombardamento di Bona della notte sul 15 maggio 1943.

be colpito un piroscafo da circa 1.000 tonnellate, a 5 Km da Capo Buorgaroni. La zona era pattugliata da caccia notturni, uno dei quali attaccò senza esito uno degli S.79 dopo il lancio del siluro. Nella stessa notte l'aeroporto di Djidjelli fu visitato da tre Cant.Z 1007bis che lanciarono da alta quota 30 bombe da 100 Kg e rientrarono alla base eludendo alcuni attacchi della caccia notturna. Meno fortunato il II Fliegerkorps, che nella stessa notte perse sullo stesso obiettivo due dei trentasei Ju.88 impiegati.

Nella notte sul 20, tre S.79 dell'89° Gruppo effettuarono una scorreria lungo la costa del



Luftwaffe, aveva rinforzato la Luftflotte.2 con reparti da bombardamento prelevati da altri fronti. I suoi Ju.88 potevano condurre azioni notturne molto incisive data l'efficienza dei loro apparati di navigazione. Inoltre con i loro radioaltimetri elettrici di alta precisione potevano adottare tattiche, che mettevano in difficoltà i caccia notturni.

Nord Africa francese. Due equipaggi riferirono di avere colpito due piroscafi appartenenti a due diversi convogli, mentre il terzo dichiarò di avere lanciato senza però potere accertare l'esito del suo attacco. Quasi contemporaneamente una formazione di trentasei Ju.88 tedeschi attaccò il porto di Orano danneggiando i trasporti statunitensi SAMUEL GRIFFIN e LUTHER MARTIN. I danni sul GRIFFIN furono abbastanza sensibili. Quindici dei sessanta membri dell'equipaggio del GRIFFIN furono feriti. Invece non vi furono perdite sul MARTIN. Ambedue i trasporti rientrarono in servizio dopo le necessarie riparazioni. Il II Fliegerkorps pagò questo modesto successo con la perdita di tre apparecchi⁶.

Nelle notti sul 21 e sul 24 il II Fliegerkorps tornò ad attaccare il campo d'aviazione di Djidjelli (Tunisia). Invece nella notte sul 22 erano stati molto attivi tre S.79 dell'89° Gruppo Siluranti. Uno aveva lanciato contro una petroliera ad Est di Capo Bougaroni, rilevando l'esplosione dell'arma. Gli altri due avevano lanciato contro piroscafi ancorati nella rada di Bougie, uno dei quali era stato visto spaccarsi in due a seguito dell'esplosione del siluro. A questa impresa fece da contrappunto l'azione di un S.79 della 279ª Squadriglia pilotato dal capitano Carlo Cecchini, che nella stessa notte, in posizione 36° 00' Nord - 11° 10' Est, lanciò il siluro contro una unità identificata come petroliera, mentre poco lontano un piroscafo fu silurato da un altro S.79 pilotato dal tenente Giampaolo Selvida. Un probabile centro su una seconda petroliera fu rivendicato da un velivolo del 106° Gruppo pilotato dal sottotenente Natale Vella.

Nella notte sul 23, l'Aeronautica Sicilia inviò tre aerosiluranti in ricognizione offensiva. Quello pilotato dal tenente Adriano Merani, nelle prime ore del mattino, attaccò due unità da guerra, presumibilmente cacciatorpediniere al largo di Capo Bon a 36° 30' Nord - 11° 10' Est. Nonostante l'intensa reazione delle armi contraeree Merani centrò una delle due unità. L'esplosione del siluro sollevò un'alta colonna d'acqua ed immediatamente l'unità colpita cessò il fuoco. L'affondamento della nave da guerra fu confermato a Superaereo da un informatore⁷. Una delle più cruente azioni aerosiluranti italiane di quel periodo fu quella

6 La cronologia delle azioni effettuate in maggio da bombardieri e aerosiluranti italo tedeschi è basata per la parte italiana sul "Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA 1106" e sui telegrammi di Superaereo, AUSSMA SL1-9; per le azioni tedesche su Santoni e Mattesini, op. cit. p. 395. Questi autori non menzionano le azioni compiute nello stesso mese dai reparti italiani. Per le perdite di naviglio cfr. Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", cit. e U S Navy, "The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II-1942.

7 Tel 2577x27/5/43 1240, da Catania a Superaereo e p.c. Uff. Statistica - Divis. Personale, AUSSMA SL4/41.



Ju.88 del KG.54 "Totenkopf". Questo Kampfgeschwader operò sul Mediterraneo con i suoi tre Gruppen che ebbero la loro base a Catania sino alla fine di maggio.

condotta da sette S.79 dell'89° e del 131° Gruppo. Decollata dalla Sardegna per una ricognizione offensiva nella zona fra Cap de Far e la rada di Bougie, la formazione fu quasi annientata intorno alle 05.10 del 23 maggio mentre attaccava navi alla fonda nella Baia di Bougie. Quattro apparecchi su sette non fecero ritorno alla base. Tutti abbattuti dalla caccia notturna, che li stava attendendo al varco grazie alla fitta rete radar installata lungo la costa. Gli equipaggi dei tre aerei superstiti riferirono di avere osservato una forte esplosione nella baia di Bougie ed anche un piroscafo in fiamme, presumibilmente colpito da un siluro a Nord Ovest di Cap de Far⁸.

Il 24, il II Fliegerkorps tornò ad attaccare il porto di Bona con ventisei Ju.88 senza subire alcuna perdita. Nelle ultime cinque notti di maggio, gli Ju.88 furono particolarmente attivi, bombardando Biserta (14 aerei in azione ed una perdita), Sousse (14 aerei e nessuna perdita), Biserta (24 aerei e 3 perdite), ancora Bona (5 perdite su 22 aerei in azione a conferma che la zona era molto bene difesa sia da caccia notturni che da artiglieria contraerea) ed infine Biserta (32 aerei e nessuna perdita).

La classifica delle operazioni effettuate in maggio da aerosiluranti e bombardieri dell'Asse contro porti, aeroporti e convogli nel Mediterraneo vede ovviamente in testa il II Fliegerkorps con 19 azioni, 319 sortite e 19 perdite (5,9 % degli aerei impiegati), seguito dalla Regia Aeronautica con 12 azioni, 44 sortite e 4 perdite (9 % degli aerei impiegati).

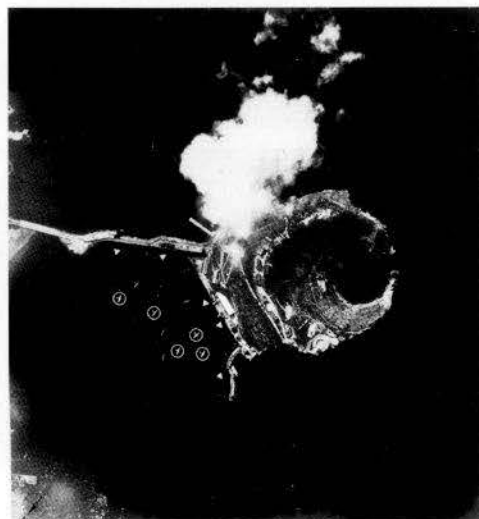
I risultati sarebbero stati abbastanza confortanti qualora una parte dei siluramenti rivendicati dagli equipaggi degli S.79 fosse stata confermata. Tuttavia, secondo i dati ufficiali Alleati, il numero dei successi nelle ultime due decadi di maggio dall'aviazione dell'Asse risulta alquanto basso. Ovvero due piroscafi danneggiati a credito della Luftwaffe, un cacciatorpediniere danneggiato probabilmente da italiani e tedeschi in collaborazione, ed infine una motonave affondata dai tedeschi nel porto di Algeri. Quindi, magri risultati a fronte di un grande impegno affrontato con poche forze e molte perdite nell'arduo tentativo di ritardare la preparazione Alleata.

La Conferenza Trident ed il dibattito sulle operazioni successive all'occupazione della Sicilia

Dopo le iniziali divergenze appianate alla conferenza di Casablanca, le opinioni degli alti comandi Alleati sulla necessità dell'operazione Husky erano quasi perfettamente unanimi. Il capo di stato maggiore generale americano, generale Marshall, si era reso conto che l'offensiva nel Mediterraneo non avrebbe potuto essere fermata con la sola conquista del Nord Africa e neppure con quella della Sicilia, poiché si potevano ottenere precisi vantaggi dalla resa dell'Italia, fra cui l'allargamento dell'offensiva aerea contro la Germania reso possibile con la conquista delle basi aeree nel Meridione⁹.

I piani relativi all'invasione della Sicilia erano stati completati all'inizio del maggio 1943. La conquista dell'isola interessava gli americani perché, una volta eliminate le basi aeree e navali italo tedesche dell'isola, sarebbe stata rimossa la maggiore minaccia alla navigazione nel Canale di Sicilia e quindi l'intero Mediterraneo avrebbe potuto essere riaperto al traffico navale alleato, con conseguente riduzione del numero di navi impegnate per trasportare rifornimenti nel Medio Oriente e soprattutto nel delicato teatro d'operazione dell'India. Fra l'altro, l'accorciamento delle rotte fra gli Stati Uniti ed il Medio Oriente avrebbe permesso agli americani di rispettare gli impegni presi con l'Unione Sovietica di rifornirla dei materiali e dei mezzi militari necessari per sostenere il suo sforzo bellico. Infatti una forte aliquota di questi rifornimenti avrebbe potuto essere avviata attraverso il Mediterraneo sino ai porti iraniani, e quindi ridurre le perdite che dovevano sopportare i grandi convogli che venivano inviati a Murmansk ed Arcangelsk lungo le tremende rotte del Mar Glaciale Artico, sfidando le insidie della Luftwaffe e della Kriegsmarine. Dal canto loro i britannici confidavano che l'invasione della Sicilia avrebbe aumentato in modo intollerabile la pressione sull'Italia, costringendola ad uscire dal conflitto. Inoltre i campi d'aviazione siciliani erano un boccone molto appetitoso, tanto per la RAF che per L'USAAF, in quanto il raggio d'azione dei loro caccia si sarebbe esteso a buona parte del Sud Italia, di cui avrebbero potuto assumere il completo controllo, neutralizzando le basi aeree tedesche esistenti nelle zone di Napoli, Bari e Foggia.

Però il vero problema, sul quale le due grandi potenze Alleate si battevano accanitamente, era la scelta della mossa successiva ad "Husky". Churchill aveva sempre avuto idee molto precise in proposito. Nell'ormai lontano 9 novembre 1942, quando l'"Operazione Torch" era appena agli inizi, il premier britannico aveva indirizzato ai capi dello Stato Maggiore Imperiale una inequivocabile direttiva: *"Sarebbe assai spiacevole che lo sfruttamento del successo dell'"Operazione Torch" e della battaglia di el-Alamein si limitasse nel 1943 all'occupazione della Sicilia e della Sardegna. Noi ci eravamo già impegnati con gli americani ad effettuare nel 1943 un'operazione di grandissime proporzioni come la "Round-up". L'esecuzione nel frattempo dell'"Operazione Torch" non può costituire una scusa per starcene inoperosi durante il 1943 e per accontentarci di sbarchi in Sicilia ed in Sardegna e di qualche altra operazione sul tipo di quella di Dieppe. Obiettivo della campagna del 1943 dovrebbe essere chiaramente quello di costringere il nemico a tenere grandi forze nella Francia Settentrionale, nel Belgio e in Olanda, con continui preparativi per l'invasione, e di attaccare energicamente in Italia o, ancora meglio, nella Francia meridionale*



L'idroscalo di Nisida fotografato da un ricognitore della RAF nel 1943. Segnati col cerchietto idrovolanti Cant.Z 506. (Collezione Ferdinando Pedriali)

9 "American Military History" Chapter 21 - Grand Strategy and the Washington High Command.



Il presidente americano F.D. Roosevelt ed il premier britannico W. Churchill a Washington durante la Conferenza TRIDENT (14 maggio 1943).

[....] dobbiamo tentare di mettere piede sul continente europeo e combattere su vasto fronte contro il nemico durante il 1943"¹⁰.

Dopo avere confrontato le sue idee con quelle del presidente Roosevelt durante la conferenza di Casablanca, Churchill si era sentito più rinfrancato circa i suoi bellicosi progetti per l'Italia. Ai primi di febbraio aveva informato Stalin che, chiusa la partita in Tunisia, sia lui che Roosevelt avevano l'intenzione "in luglio, se non prima, di liberare il Mediterraneo, di fare crollare l'Italia con effetti conseguenti sulla Grecia e sulla Jugoslavia e di logorare l'aviazione tedesca; questa mossa - precisava Churchill - dovrà essere immediatamente seguita da un'operazione nel Mediterraneo orientale, probabilmente contro il Dodecaneso"¹¹. Per ovvie ragioni Churchill si era tenuto ancora un po' sul vago, ma nella fitta corrispondenza del mese di marzo con il presidente americano, Churchill aveva colto ogni occasione per ribadire la necessità di "una operazione nel Mediterraneo orientale". Proposta però gelidamente accolta dagli strateghi americani che, consci della sue evidenti implicazioni politiche e del suo indubbio costo in uomini e materiali, si erano preoccupati delle eventuali conseguenze che essa avrebbe potuto avere sui tempi di preparazione dello sbarco in Normandia. Le reali intenzioni del premier britannico sulle operazioni nel Mediterraneo vennero finalmente allo scoperto nel corso della conferenza Trident, tenutasi a Washington fra il 12 ed 25 maggio 1943. In quella occasione i capi di stato maggiore americani avevano fatto fronte unico, confermando la loro unanime intenzione di dedicare tutte le risorse disponibili all'invasione dell'Europa attraverso il canale della Manica (Operazione Bolero), che secondo i programmi prestabiliti avrebbe dovuto essere realizzata entro e non oltre la primavera del 1944.

Churchill aveva sostenuto la sua tesi ribadendo il suo vecchio concetto, che non era conveniente tenere inattiva per così lungo periodo una ingentissima massa di truppe e mezzi. Una loro parte avrebbe potuto essere utilmente impiegata nei restanti mesi del 1943 per invadere l'Italia, onde costringerla ad uscire dalla guerra. Il successo di questa operazione avrebbe eliminato in un solo colpo almeno un terzo delle forze dell'Asse. Le trentacinque divisioni italiane, che occupavano i Balcani ed il Meridione della Francia avrebbero dovuto essere sostituite da truppe tedesche, costringendo la Germania a sguarnire altri fronti, soprattutto quello russo. Pertanto la pressione sull'Unione Sovietica avrebbe potuto essere parzialmente alleggerita ancora prima dell'apertura di un nuovo fronte nel nord della Francia¹². La proposta non fu accettata dai capi di stato maggiore americani, che convinsero Roosevelt ad opporvisi, perché una campagna in Italia e l'obbligo di mantenervi poi forze d'occupazione avrebbero provocato una dispersione di risorse a detrimento del compito primario, che rimaneva sempre quello di sconfiggere la Germania mediante l'invasione dell'Europa partendo dal nord della Francia.

Gli americani erano dell'opinione che, una volta presa la Sicilia, "nell'aerea mediterranea dovessero

10 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, Vol. 4, p. 777.

11 "Churchill - Roosevelt - Carteggio segreto di guerra" a cura di Loewenheim L. etc. op. cit. p. 360.

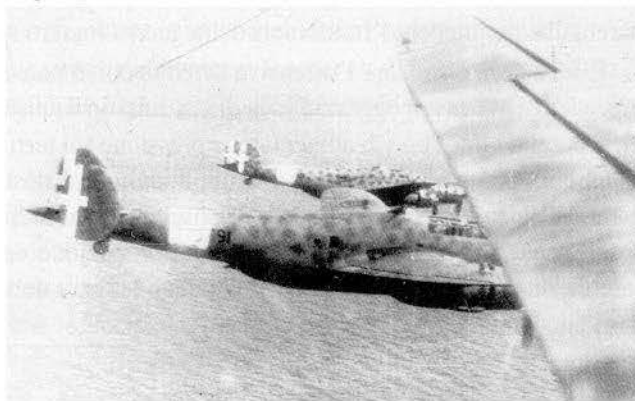
12 "Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 18.



Ju.88 della Luftflotte.2 decolla da un aeroporto siciliano.

essere intraprese solo limitate operazioni offensive appositamente studiate per distruggere il potenziale bellico italiano con attacchi aerei, per distogliere dal fronte russo uomini e materiali dell'Asse e costringerlo a disperdere forze aeree e terrestri, facilitando di conseguenza l'invasione attraverso la Manica, ed infine per mantenere la sicurezza delle comunicazioni e delle posizioni raggiunte dagli Alleati nel Mediterraneo"¹³. I britannici continuarono a sostenere tesi diametralmente opposte. Secondo loro, il principale obiettivo strategico da conseguire nel teatro europeo nell'anno 1943 era l'eliminazione dell'Italia dalla lotta. Un tale evento avrebbe contribuito materialmente a sconfiggere la Germania e contemporaneamente avrebbe messo a disposizione degli Alleati le basi aeree del Sud Italia estendendo il raggio d'azione dei bombardieri Alleati a tutta la Germania ed ai Balcani. Pertanto esso avrebbe assicurato maggiori probabilità di successo all'Offensiva Combinata di Bombardamento (CBO) contro la Germania. Operazione che teneva stabilmente il secondo posto nella lista delle priorità strategiche stabilite a Casablanca. In particolare le basi aeree delle Puglie avrebbero permesso all'aviazione americana di estendere a tutto il territorio del Reich la strategica "Operazione Point Blank" il cui obiettivo finale era la distruzione delle industrie aeronautiche e delle basi della Luftwaffe., Operazione indispensabile per acquisire il totale dominio aereo, elemento fondamentale per il successo dell'invasione oltre Manica.

La eliminazione della flotta italiana avrebbe permesso di trasferire molte unità navali nel Pacifico o nell'Oceano Indiano. Infine la conquista della Sardegna e della Corsica avrebbe messo a disposizione le basi per uno sbarco nel Sud della Francia nella primavera del 1944, in appoggio all'invasione attraverso la Manica. Per ridurre un po' la fiducia riposta dall'USAAF nei grandi bombardamenti di precisione come elemento risolutivo, britannici ammisero che era *"possibile eliminare l'Italia mediante azioni aeree, ma contare solo su questa possibilità era quanto mai malaccorto"* ¹⁴. Ammisero però che l'invasione dell'Italia avrebbe potuto ritardare la preparazione di uno sbarco nel Nord della Francia entro il 1943, ma argomentarono che questo ritardo, insieme alla eliminazione dell'Italia ed al successo di altre operazioni nel Mediterraneo avrebbe facilitato il compito delle armate Alleate, quando nel 1944 avrebbero finalmente effettuato questa operazione.



Cant.Z 1007bis a bassa quota sul mare.

13 "Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 18.

14 "Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 19.



S.79 silurante. Sino all'8 settembre l'anziano "Gobbo Maledetto" seppure in numero assai ridotto, costituì la più efficace arma d'attacco della Regia Aeronautica. (pgc. M. Ilo fotografo Ugo Accorsi)

l'area Reggio Calabria - San Giovanni (Operazione Buttress). Contro l'area di Crotone (Operazione Goblet) e nelle Puglie (Operazione Musket). Eisenhower e Cunningham precisavano che per attuare queste operazioni occorrevano grandi forze e che, una volta iniziate, sarebbe occorsa una campagna di cui non si potevano prevederne la durata e le conseguenti necessità. L'altra alternativa era l'occupazione di Sardegna e Corsica (Operazioni Brimstone e Firebrand) per le quali, non solo occorrevano minori forze, ma lasciavano pure libertà d'azione per ulteriori attacchi. Secondo gli estensori del documento *"il fattore su cui basare la scelta fra le due alternative avrebbe dovuto essere lo stato del morale italiano dopo l'occupazione della Sicilia"*. Essi pertanto conclusero che al presente era meglio non impegnarsi in operazioni contro il territorio italiano perché non era possibile valutare il morale degli italiani. L'evidente conseguenza di questa incertezza fu il suggerimento di prendere in considerazione l'idea di fare seguire ad "Husky" le operazioni "Brimstone" e "Firebrand"¹⁵.

Il documento non piacque ai capi di stato maggiore britannici, soprattutto perché privilegiava la seconda alternativa (Sardegna e Corsica), quindi presentarono subito al CCS un memorandum in cui insistevano per un attacco all'Italia da proseguire sino alla sua eliminazione dalla guerra. Se questo evento si fosse verificato dopo la conclusione di Husky, gli Alleati avrebbero dovuto immediatamente occupare il Sud dell'Italia, creare una linea di contenimento nell'Italia centrale, e poi occupare la Sardegna e la Corsica. Contrari come al solito gli Americani, che in una futura campagna italiana continuavano a vedere solo una diversione di forze con grave pregiudizio per l' "Operazione Bolero". Mentre rimanevano sempre del parere che per mettere l'Italia fuori dalla guerra fossero sufficienti le forze aeree.

L'idea di intensificare l'offensiva aerea in corso non era certamente dispiaciuta a Churchill, che già in precedenza aveva appoggiato l'idea di costruire in Tunisia un maggiore numero di basi aeree per bombardieri pesanti allo scopo di aumentare la pressione sul territorio italiano¹⁶. Ma rimaneva ancora la decisione di fondo. Il 24 maggio nel corso dei colloqui con Roosevelt ed il suo staff, Churchill si oppose fermamente all'idea di occupare la Sardegna subito dopo la Sicilia, sostenendo che l'operazione non avrebbe compensato i vantaggi derivanti da una occupazione della Calabria e delle Puglie, regioni dalle quali sarebbe stato possibile prendere contatto con le forze della guerriglia greca ed jugoslava. La contropropo-

15 Le conclusioni di Eisenhower e Cunningham non erano condivise dall'Air Marshall Tedder, comandante in capo delle forze aeree Alleate nel Mediterraneo, che riteneva l'occupazione di Sardegna e Corsica una semplice mossa difensiva, mentre quella dell'Italia avrebbe avuto un enorme valore poiché avrebbe messo a disposizione basi per i bombardieri a lungo raggio. (cfr.: *Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944*, AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 20).

16 *"Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944"*, AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 3.

sta di Churchill comportava un maggiore coinvolgimento nei Balcani, pertanto non fu accettata dai capi di stato maggiore americani, che continuavano a ritenere le operazioni nel Mediterraneo un ostacolo alla concentrazione di uomini e mezzi che si stava attuando in Gran Bretagna per l'invasione dell'Europa. Diplomaticamente il generale Marshall ed il capo di stato maggiore britannico sir Alan Brooke proposero di demandare al generale Eisenhower la scelta dell'operazione da intraprendere dopo Husky. In una separata riunione, il comitato dei capi di stato maggiore combinati delle due



S.79 della 281^a Squadriglia, 132^o Gruppo. (pgc. M. Ilo fotografo Ugo Accorsi).

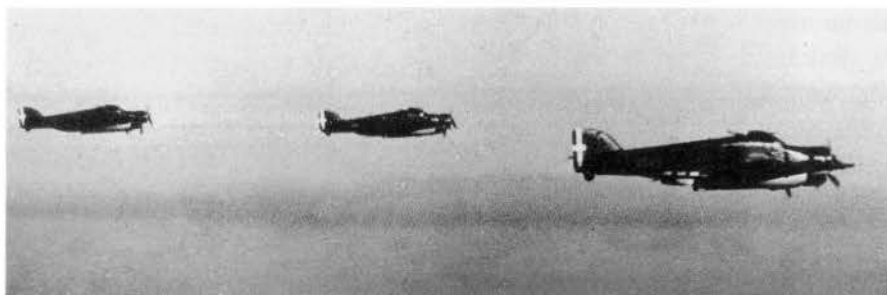
potenze preparò un elenco delle operazioni prioritarie, con ovviamente al primo posto l'attacco oltre Manica, stabilendo di attuarlo entro il maggio 1944. Una speciale enfasi fu posta sulla intensificazione dell'offensiva aerea contro la Germania come fase preparatoria alla suddetta operazione, mentre per l'Italia non venne fissato un preciso programma, riconoscendo che era necessario costringerla ad uscire dal conflitto, senza però fare cenno al sistema con cui realizzare questo programma. Churchill non accettò il documento sostenendo che mancava una chiara indicazione delle operazioni posteriori alla occupazione della Sicilia. Ribadì inoltre la sua vecchia idea che subito dopo la Sicilia era necessario puntare sui Balcani, e precisamente sulla Grecia e sulla Jugoslavia. L'idea del premier britannico di estendere le operazioni ai Balcani, subito dopo una resa dell'Italia, partiva senz'altro dal presupposto che l'invasione dei territori balcanici sarebbe stata più facile, in quanto in massima parte erano occupati da truppe italiane, e che le forze tedesche presenti non erano molto numerose. Tuttavia una possibile invasione dei Balcani era stata già presa in considerazione da Hitler, che da alcuni mesi aveva messo in preventivo anche una eventuale defezione dell'Italia. Pertanto fra il gennaio ed il luglio 1943 l'OKW aveva provveduto ad aumentare il numero delle proprie divisioni nei Balcani portandole da cinque ad oltre tredici¹⁷. Provvedimento che rivelò tutta la sua efficacia dopo l'8 settembre 1943, quando in poco tempo tutte le zone occupate dagli italiani, comprese le isole del Dodecaneso, passarono sotto il controllo tedesco nonostante qualche debole tentativo delle forze britanniche del Medio Oriente di aiutare la resistenza delle guarnigioni italiane.

Alla fine Churchill cedette sui Balcani, tuttavia riuscì a convincere Roosevelt di permettere al capo di stato maggiore generale Marshall di accompagnarlo ad Algeri per conferire con Eisenhower, Alexander, Tedder ed altri comandanti di alto rango¹⁸.

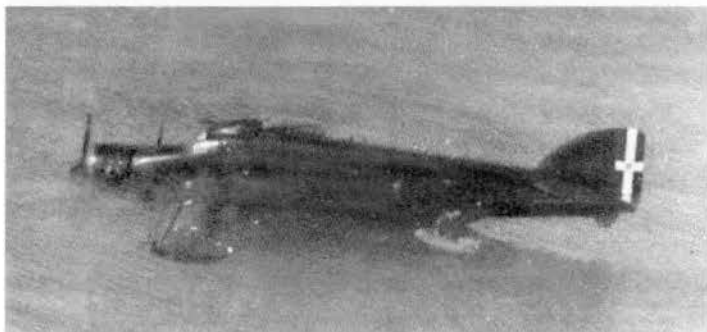
Questa successiva conferenza, protrattasi dal 29 maggio al 3 giugno, fu un trionfo per Churchill, che parlando con calore dei propri progetti riuscì facilmente a convincere comandanti già esperti dei problemi del settore Mediterraneo e che pertanto potevano vagliare con competenza le possibilità strategiche offerte dalla prosecuzione delle operazioni in questa area. Quelli americani non si opposero più all'idea di attaccare l'Italia, però misero la condizione che la decisione finale non fosse presa sintantoché il ri-

17 All'inizio del luglio 1943 Hitler era ancora convinto che gli Alleati avrebbero attaccato i Balcani. *"Al presente - aveva detto Hitler al grande ammiraglio Karl Doenitz - sembra che il prossimo sbarco nemico sarà tentato là (nei Balcani). È importante rinforzare i Balcani come tenere l'Italia"*. OKW / WFST, KTB I. VII. - 30.IX.43, entry of Jul 43; Fuehrer Conferences, 1943, p. 117. Cit. in "Hitler decision on the defense of Italy".

18 Loevenheim F.L., Langley H. D. e Jonas M. op. cit. p. 360. Da ora in avanti la citazione di questi autori sotto intende il testo che nella loro opera „Churchill - Roosevelt - Carteggio segreto di guerra“.



Pattuglia di S.79 siluranti muove verso l'obiettivo all'incerta luce del tramonto. (pgc. M. Ilo fotografo Ugo Accorsi).



Il pilota di questo aerosilurante danneggiato durante l'azione è riuscito ad effettuare un perfetto ammaraggio ed a salvare l'equipaggio sul battello.

sultato di Husky non fosse stato conosciuto e la situazione sul fronte russo non si fosse chiarita¹⁹. Il breve ma articolato testo della risoluzione scaturita da questi incontri fu personalmente preparato dal generale Marshall, che precisò: *"Nel teatro del Mediterraneo si è presa la decisione di eliminare al più presto l'Italia dal conflitto. Il generale Eisenhower è stato incaricato di prepararsi a sferrare un'offensiva immediatamente dopo la conclusione con successo dell'operazione Husky,*

*allo scopo di affrettare il cedimento dell'Italia, e di facilitare, così, la nostra offensiva aerea contro la Germania orientale e meridionale, oltre al logoramento delle forze da caccia tedesche, e alla costituzione di una grossa minaccia contro i tedeschi che controllano i Balcani. Il generale Eisenhower potrà impiegare nelle operazioni nel Mediterraneo tutte le forze attualmente disponibili nella zona, fatta eccezione per le tre divisioni britanniche, e quattro americane, che dovranno partecipare all'ammassamento in Inghilterra"*²⁰. Fu inoltre stabilito di continuare dalle basi della Gran Bretagna la Offensiva Aerea Combinata, le cui quattro fasi avrebbero dovuto essere completate entro l'aprile 1944, onde spianare la strada alle ventinove divisioni che dovevano attraversare la Manica. entro il maggio 1944²¹.

Stalin, informato delle decisioni della conferenza di Algeri da un telegramma di Churchill, protestò vivacemente perché, fra l'altro, gli era già stato annunciato che l'invasione dell'Europa sarebbe stata possibile solo nella primavera del 1944²². Per mitigare la sua irritazione Churchill rispose: *"Se noi riusciremo a fare uscire l'Italia dal conflitto, quest'anno, come è mia fondata e nutrita speranza, richiameremo sul nostro fronte, dal vostro, assai più divisioni che con qualsiasi altro mezzo. [...] Se l'Italia dovesse uscire dalla guerra, i tedeschi dovranno occupare il fronte della Riviera francese, preparare un nuovo fronte o sulle Alpi o sul Po, e, soprattutto provvedere a sostituire le numerose divisioni attualmente nei Balcani. [...] Il bombardamento dei campi petroliferi rumeni potrà essere attuato su scala decisiva. Stiamo già impegnando in Occidente o nel Sud dell'Europa la maggiore parte dell'aviazione tedesca e la nostra superiorità continuerà ad aumentare"*²³.

19 "Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014. p. 25.

20 "Churchill - Roosevelt - Carteggio segreto di guerra" op. cit. p. 383.

21 "American Military History" Capter 21 - Grand Strategy and the Washington High Command.

22 "Churchill - Roosevelt - Carteggio segreto di guerra" op. cit. p. 384.

23 "Churchill - Roosevelt - Carteggio segreto di guerra" op. cit. p. 389.

Le ultime decisioni avevano spazato dal campo tutte le altre ipotesi, compresi i timori chiaramente insiti nel documento Eisenhower - Cunningham esaminato durante "Trident", che una resistenza italiana potesse creare difficoltà. Fu quindi stabilito che l'invasione dell'Italia era preferibile ad altre operazioni quali le occupazioni della Sardegna (operazione Brimstone), dei Balcani, del Sud della Francia o dell'Egeo.

È comunque interessante notare che sino all'ultimo istante, gli americani, Eisenhower compreso, avevano avuto qualche incertezza circa la tenuta del morale degli italiani. Un fatto abbastanza sorprendente, perché mette in luce quale importanza avrebbe potuto avere sulle decisioni degli Alleati, e quindi sulle future vicende dell'Italia, una ferma resistenza prima a Pantelleria e poi in Sicilia. Tuttavia, appena una settimana dopo, la resa delle isole Pelagie per il solo effetto degli attacchi aerei offrì una più precisa e realistica valutazione del morale italiano. Pertanto il 28 giugno il generale Eisenhower informò il CCS che se l'invasione della Sicilia avesse avuto successo, ma la resistenza italiana non fosse ancora crollata, egli avrebbe dato corso all'invasione dell'Italia, od in alternativa a quella della Sardegna (Operazione Brimstone). La scelta fra le due sarebbe stata effettuata in relazione allo stato del morale italiano ed al numero ed alla dislocazione delle forze germaniche. Personalmente egli avrebbe preferito invadere l'Italia partendo dalla Calabria, ma sarebbe stato fallace montare questa operazione senza abbastanza forze per occupare le Puglie (Operazione Musket) e per sviluppare operazioni il più a nord possibile di Napoli. Se si fosse presentata quest'ultima eventualità egli avrebbe dato corso all'operazione Brimstone, probabilmente in ottobre²⁴.

Il 17 luglio - mentre le operazioni in Sicilia si stavano sviluppando in modo decisamente favorevole per gli Alleati - il CCS accettò i concetti strategici di Eisenhower, ed espresse il suo interesse "*nelle possibilità di una diretta operazione di sbarco contro Napoli invece che contro la Sardegna*"²⁵. Di conseguenza il 20 luglio Eisenhower ordinò di sospendere la preparazione dei piani per l'Operazione Brimstone e mettere allo studio una operazione anfibia nell'area di Napoli, che provvisoriamente fu denominata "Tophat", ed in seguito ribattezzata "Avalanche". Venne quindi confermata la strategia di procedere all'invasione dell'Italia partendo da un settore molto a sud di Roma, soprattutto perché - come recitava il piano presentato ai comandanti delle forze navali e terrestri - "*il fattore chiave nell'operazione sarebbe stato la protezione aerea*" della zona di sbarco²⁶. E per l'appunto la zona di Salerno, data la sua relativa vicinanza alle basi aeree siciliane appena conquistate, e l'esistenza nella sua stessa area dell'aeroporto di Montecorvino, presentava questa indispensabile caratteristica²⁷. Aveva inoltre il vantaggio di essere prossima a Napoli, il cui porto avrebbe messo a disposizione degli Alleati una grande base di rifornimenti,



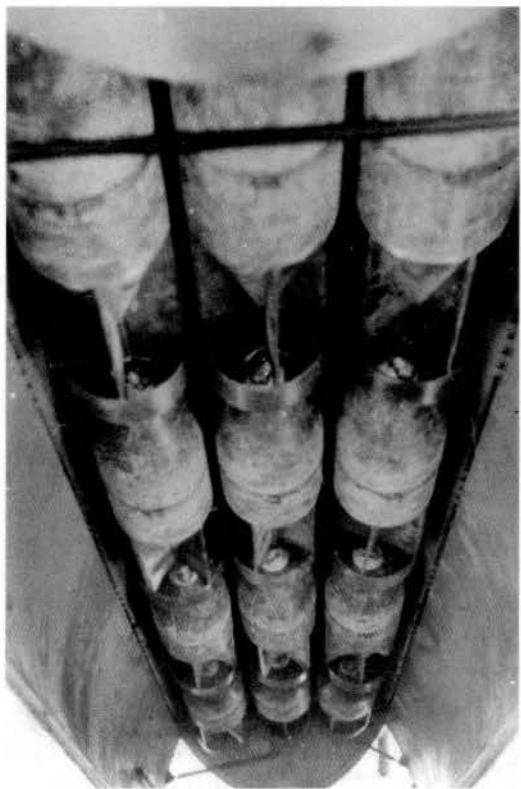
Fra le esplosioni della contraerea un S.79 all'attacco delle navi nemiche le cui sagome si intravedono fra la foschia. (pgc. M.llo fotografo Ugo Accorsi)

24 "Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014. p. 28

25 "Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014. p. 29.

26 "Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014. p. 29a. Il neretto è dell'A.

27 "Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014. p. 29a.



Stiva bombe del Cant.Z 1007bis.

dalla quale sarebbe stato possibile alimentare l'avanzata verso Roma e le altre regioni del Meridione²⁸. Il piano prevedeva che per la copertura aerea degli sbarchi a Salerno (Operazione Avalanche) e nell'area di Reggio Calabria (Operazione Baytown) sarebbero stati disponibili 2.437 aerei fra bombardieri e caccia, più altri 312 imbarcati sulle portaerei. Una consistenza numerica basata sull'ipotesi di una efficienza del 75%, senza contare il supporto che potevano fornire i velivoli della IX Air Force e del Coastal Air Command²⁹. Comprendendo anche queste due forze aeree, le due operazioni avrebbero potuto contare sull'appoggio di circa 5.200 velivoli³⁰. L'alternativa di sbarcare nel settore di Napoli (Operazione Barracuda) fu rapidamente scartata, perché la zona sarebbe stata fuori dell'effettivo raggio d'azione dei caccia monomotori³¹. Il Combined Chiefs of Staff non perse tempo, decidendo che l'assalto alle spiagge di Salerno sarebbe stata la giusta operazione da effettuare subito dopo lo sbarco in Calabria. Il 26 luglio - mentre gli italiani apprendevano con stupore la fine della dittatura di Mussolini - il CCS aveva telegrafato ad Eisenhower di procedere con Avalanche nel minore tempo possibile "con l'obiettivo di accelerare la eliminazione dell'Italia dalla guerra"³². Il CCS promise ad Eisenhower che gli avrebbero assegnato una portaerei di squadra e quattro

di scorta, ed una copertura aerea tale da ridurre l'efficacia degli interventi della Luftwaffe, che giustamente erano considerati fra i maggiori rischi dell'operazione. Su questo punto erano tutti d'accordo. Lo sbarco di Dieppe aveva lasciato un cattivo ricordo ai britannici, e soprattutto a Churchill, che ne aveva tratto un prezioso insegnamento: *"Amare esperienze avevano dimostrato che non era impresa militarmente sensata tentare di sbarcare di fronte alla diretta opposizione aerea nemica [...] eravamo perciò costretti a studiare quali fossero le nostre possibilità [...] dove la nostra superiorità in fatto di caccia ci avrebbe assicurato il dominio dell'aria"*³³.

28 Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 29a.

29 Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 30.

30 La IX Air Force ed il Coastal Command disponevano complessivamente di circa 1.500 aerei mentre quelli effettivamente in carico alle NAAF ed all'aviazione imbarcata sarebbero divenuti circa 3.700, considerando un normale flusso di rimpiazzi. (Vedi Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 29a).

31 Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 30.

32 Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014, p. 31.

33 Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI, Vol. 4, pp.386 - 387.

Capitolo VIII

Pantelleria

Operazione Corkscrew

Le forze aeree in campo

L'inizio dell'attacco

Battaglie aeree su Pantelleria

"Crescendo" finale ed epilogo

Vittorie e perdite nelle battaglie aeree

La reale situazione logistica di Pantelleria

Il morale dei difensori

L'effetto dei bombardamenti sulle difese

La situazione generale prima della capitolazione

La resa

La mancata distruzione dell'hangar in caverna

L'occupazione di Lampedusa e delle Pelagie minori

La capitolazione di Pantelleria: conseguenze e reazioni



B-26 del 386th Bomb Group. Obiettivo raggiunto, fuori le bombe.

Operazione Corkscrew

Conclusa il 13 maggio 1943 la campagna di Tunisia, tutta la potenza aerea degli Alleati fu disponibile per un ciclo d'operazioni che preludeva l'invasione della Sicilia. Gli obiettivi furono scelti con cura in base ad una scala di priorità stabilita durante la pianificazione di Husky. Con una decisione resa definitiva il 10 maggio, il Comando Alleato iniziò la preparazione dell'Operazione Corkscrew (occupazione dell'isola di Pantelleria). Impresa, che secondo le previsioni, avrebbe impegnato, solo per alcuni giorni, parte delle forze da bombardamento, quindi sarebbe stato necessario un temporaneo rallentamento degli attacchi sulle basi aeree dell'Asse e sulle vie di comunicazione fra le grandi isole e l'Italia centro meridionale. Tuttavia non sarebbe stata interrotta l'opera di demolizione del sistema di trasporti fra la Sicilia e la penisola italiana: compito interamente affidato ai B-24 della IX Air Force.

Mentre la loro aviazione proseguiva con determinazione e successo le operazioni programmate, gli Alleati portavano avanti i lavori per il potenziamento delle basi aeree di Malta onde *"fare dell'isola una portaerei per la imminente invasione della Sicilia"*¹. Iniziati nel gennaio, i lavori furono completati il giugno successivo dai genieri dell'U.S. Army, che ampliarono le basi esistenti, in modo che potessero accogliere trenta gruppi di caccia ed assicurarne la manutenzione. Inoltre gli americani costruirono nella vicina isola di Gozo una pista d'atterraggio per i tre gruppi caccia della XII Air Force equipaggiati con Spitfire. Per inciso, le basi aeree maltesi - data la loro breve distanza dalle coste siciliane - erano le uniche che consentivano agli Spitfire di operare sulla Sicilia con un accettabile margine di sicurezza, anche con la loro limitata autonomia. Nello stesso tempo a Malta furono potenziate le stazioni radar e venne costruita una nuova, più vasta ed attrezzata centrale di comando (War Room) per coordinare e dirigere le complesse operazioni aeronavali di Husky².

Il problema della conquista di Pantelleria e delle altre piccole isole del gruppo delle Pelagie (Linos, Lampione e Lampedusa) piazzate quasi al centro del canale di Sicilia era già stata messa allo studio dall'Alto Comando Alleato all'inizio di febbraio. L'operazione era stata ritenuta indispensabile per eliminare gli apparati radar, le stazioni di avvistamento ed i campi d'aviazione di Pantelleria e Lampedusa, che costituivano una minaccia per qualsiasi nave o convoglio transitante nel canale di Sicilia. Inoltre i loro campi d'aviazione avevano suscitato l'interesse del generale Marshall, che aveva intravisto la possibilità di utilizzarli in alternativa alle otto portaerei ausiliarie, che Eisenhower aveva chiesto a Washington per garantire la copertura aerea di Husky durante le prime fasi dell'invasione della Sicilia³.

Quantunque fosse inizialmente riluttante a lanciarsi in una impresa ritenuta impegnativa a causa delle fortificazioni di Pantelleria, Eisenhower infine era giunto alla conclusione *"che era desiderabile catturare appena possibile le due piccole isole italiane negli Stretti Siciliani, Pantelleria e Lampedusa. Le stazioni*

1 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Vol. III, p.1, AFHRA A-6192.

2 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", narrative, p.2, AFHRA A-6192.

3 United States Army in World War II "Sicily and the surrender of Italy" by Lieutenant Colonel Albert N. Garland and Howard McGraw Smyth assisted by Martin Blumenson, Center of Military History, United States Army, Washington, D.C. 1991, p.69. In seguito citato come "Sicily and the surrender of Italy".



P-38 del 1st Fighter Group in fase di decollo. In previsione dell'attacco a Pantelleria, tre gruppi di Lightning furono schierati su campi nella zona di Capo Bon onde scortare sugli obiettivi i bombardieri medi e pesanti, che dovevano battere difese dell'isola.

radar e gli aeroporti sopra esse si erano dimostrate per lungo tempo foriere di guai per gli aerei e le navi Alleate, e queste due isole particolarmente, a causa della loro posizione geografica, avrebbero inevitabilmente giocato una parte importante nelle imminenti operazioni contro la Sicilia. Lasciate in mano nemica esse sarebbero state una seria minaccia. Sicure nelle nostre mani esse sarebbero state un vantaggio del più grande valore. La scala sotto la quale stava per essere montata l'invasione della Sicilia rendeva difficile, se non impossibile la sorpresa strategica. Era pertanto della più grande importanza conseguire la maggiore possibile sorpresa tattica. Ma Pantelleria e Lampedusa era posti d'ascolto avanzati, i quali, con le loro potenti stazioni radar Freya potevano rilevare i movimenti degli aerei sull'intera area degli Stretti Siciliani e le pianure orientali della Tunisia, e con le loro stazioni di avvistamento marittimo potevano registrare ogni natante che passasse fra loro e le spiagge del Nord Africa. Si pensa che l'aeroporto di Pantelleria abbia posto per circa ottanta caccia monomotori⁴. Questi costituirebbero una minaccia per i nostri bombardieri durante il loro assalto alla Sicilia, e richiederebbero la diversione di caccia Alleati, che dovrebbero essere sprecati per neutralizzarli. Con Pantelleria in nostro possesso, d'altra parte, sarebbe risolto un problema che ha angustiato lo Stato Maggiore dell'Aeronautica. Cioè di provvedere le nostre truppe di un adeguato supporto caccia ravvicinato durante le fasi iniziali dell'invasione, specialmente alle forze che sbarcheranno sulle spiagge fra Scoglitti e Licata. Per questo scopo i campi d'aviazione del Nord Africa erano fuori dell'effettivo raggio d'azione, mentre quelli su Malta e Gozo non avrebbero potuto ospitare l'intero numero richiesto di caccia a corto raggio d'azione. Cinque squadrons basati a Pantelleria avrebbero reso molto più facile la situazione"⁵.

Anche trascurando l'ipotetica minaccia di eventuali aerei da combattimento operanti dalle basi di Pantelleria e Lampedusa, esisteva un altro importante motivo per sbarazzarsi delle due isole. Le segnalazioni delle loro stazioni radar e di avvistamento, oltre a costituire un pericolo per i convogli transiti nel Canale di Sicilia, avrebbero reso impossibile la sorpresa tattica al momento dell'operazione Husky⁶.

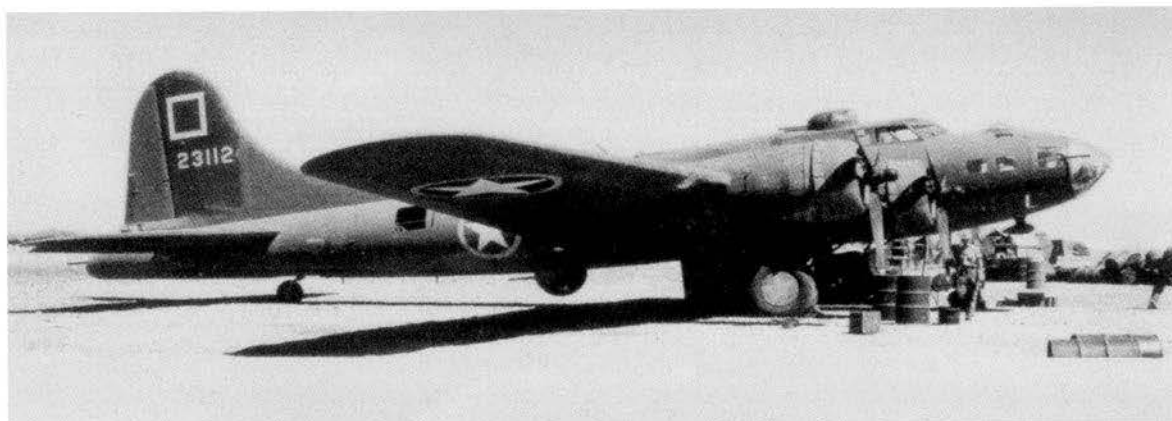
La decisione di catturare Pantelleria aveva però posto due problemi fondamentali. Innanzitutto, dovevano essere evitate forti perdite di uomini, navi e mezzi da sbarco, che altrimenti avrebbero indebolito e forse anche ritardato l'attacco alla Sicilia. Inoltre - come Eisenhower puntualizzò ad operazione conclusa - "occorreva evitare che una fortunata difesa delle isole rincuorasse l'Esercito Italiano proprio mentre noi stavamo cercando di farlo a pezzi"⁷. Come già sappiamo Eisenhower aveva alcuni dubbi sulla facilità

4 In realtà non più di una cinquantina (n. d.A.)

5 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 1, Pantelleria Operations, June 1943, Dispatch by General Dwight D. Eisenhower, p.1, AFHRA A-6192, in seguito citato come "Pantelleria, Eisenhower dispatch".

6 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Part II, p.3, AFHRA A-6192.

7 "Pantelleria, Eisenhower dispatch", p.2.



Un B-17 del 301st Bomb Group della NASAF (Northwest African Strategic Air Force).

dell'impresa. La forte resistenza opposta dalle truppe dell'Asse in Tunisia aveva impressionato anche il generale Montgomery, il quale riteneva *"indispensabile prepararsi ad affrontare in Sicilia una forte reazione nemica"*⁸. Esisteva quindi il fondato dubbio che anche a Pantelleria sarebbe stato necessario combattere duramente. L'ipotesi di una aspra resistenza era stata presa seriamente considerazione da Eisenhower, tanto più che l'isola gli sembrava *"strongly defended"*⁹. Una eventualità che lo preoccupava perché *"qualsiasi cosa avesse protratto le operazioni oltre il tempo, che era stato loro assegnato dai piani, avrebbe comportato un indebolimento od anche un rinvio dell'attacco alla Sicilia, ed avrebbe messo a repentaglio il conseguimento dei principali obiettivi"* che gli Alleati avevano ad essi collegato¹⁰.

La grandezza della posta in gioco a Pantelleria, aveva in un primo tempo fatto ritenere agli Alleati che le unità della difesa mobile dell'isola fossero bene organizzate e più forti degli ordinari battaglioni di fanteria. Le informazioni raccolte in proposito dalla loro Intelligence sembravano confermare l'ipotesi. Secondo le stime la guarnigione era costituita all'incirca da 12.000 uomini, per la maggiore parte inquadrati in cinque battaglioni della difesa mobile, tratti dai reggimenti di fanteria 5° e 129° e, per quella restante, ripartiti fra otto compagnie mitraglieri della Guardia di Frontiera e gli armamenti alle batterie della Milizia. L'isola era provvista di robusti bunker e di un sistema difensivo sostenuto da oltre cento postazioni d'artiglieria, molte delle quali ricavate nella roccia, e tutte piazzate in modo da tenere sotto un pesante fuoco i pochi punti della costa idonei allo sbarco di truppe. Le postazioni erano a loro volta sostenute da una serie di capisaldi e bunker scavati nei fianchi delle scogliere e pertanto irraggiungibili dai bombardamenti aerei. I ricognitori avevano accertato la presenza di venti batterie con un totale 13 pezzi antinave da 120 mm e 4 da 150 mm, più 49 pezzi da 76 mm e 9 da 90 mm a doppio scopo, antiaereo ed antinave¹¹. La maggiore meraviglia del sistema difensivo era costituita dall'aeroporto, dotato di una grandiosa aviorimessa sotterranea capace di oltre sessanta aerei, lunga 308 metri, larga 26 ed alta 16 metri, scavata a colpi di mina entro il fianco di un'alta collina rocciosa, la cui sovrastante massa forniva una protezione impenetrabile anche alle più pesanti bombe d'aereo. Solo per un caso fortuito una bomba avrebbe potuto penetrare nell'hangar dal portone principale¹².

A favore dei difensori di Pantelleria - che a suo tempo era stata definita *"la Gibilterra italiana"* - giocava un ruolo importante anche la conformazione geomorfologica. L'isola, lunga circa 14 chilometri e

8 Sir Bernard Montgomery, *"Da el Alamein al Sangro"*.

9 *"Pantelleria, Eisenhower dispatch"*, p.2.

10 History of the Twelfth Air Force, chapt. XII, p. 1, AFHRA A-6202.

11 *"The Twelfth AF Sicilian Campaign"* Annex 3, p.1.

12 La rara eventualità, si verificò una sola volta, quando una delle migliaia di bombe lanciate su Pantelleria rimbalzò sulla pista e si infilò all'interno attraverso l'ampia apertura a volta, però non esplose (Santoni A., op. cit. p. 110).



Pattuglia di B-26 in volo. Il solido "Marauder" armava tre dei cinque gruppi di bombardieri medi in forza alla XII Air Force.

larga circa 9, presentava coste in gran parte costituite da alte scogliere rocciose, digradanti sul mare solo in prossimità del porto, la cui area circostante risultava l'unica idonea a limitate operazioni di sbarco. Tuttavia il porto ed ogni altro punto favorevole per lo sbarco erano sotto il tiro concentrato di parecchie batterie. Solo in una ristretta aerea nei dintorni al porto la ricognizione aveva individuato nove postazioni con pezzi doppio scopo da 90 mm., una con pezzi navali da 120 mm, una con pezzi doppio scopo da 76 mm e due con da pezzi navali da 150 mm¹³.

Le informazioni raccolte dall'Intelligence Acirca la consistenza delle difese di Pantelleria erano pressoché esatte. Infatti la guarnigione contava 420 ufficiali, 620 sottufficiali e 10.167 militari di truppa, più 78 tedeschi rimasti sull'isola anche dopo il ritiro della maggiore parte del personale germanico addetto agli impianti radar ed al centro di collegamento. I reparti mobili consistevano in tre battaglioni di fanteria (uno dei quali autotrasportato), una compagnia comando, tredici compagnie mitraglieri, tre compagnie speciali controcarro, una compagnia mortai con sei pezzi da 81 mm ed una compagnia carri armati leggeri con tredici Ansaldo CV36. L'armamento dei reparti comprendeva 4 pezzi da 65/17, 4 da 75/27, 32 pezzi da 47/32, 36 da 45 mm, 543 mitragliatrici e 108 fucili mitragliatori. In pratica esisteva un'arma automatica ogni 15 uomini. Secondo documenti dell'Archivio Storico dell'Esercito esistevano 22 batterie della MILMART (Milizia Artiglieria Marittima), di cui sette antinave (tre con 12 cannoni da 152/45, tre con 13 cannoni da 120/50 ed una con 4 cannoni da 76/40) e quindici batterie a doppio scopo (antiaereo /antinave), due delle quali con 12 cannoni Ansaldo da 90/53, più tredici con 72 cannoni da 76/40¹⁴. In realtà, rispetto alla situazione fornita dai documenti, mancavano tre cannoni AA (due da 76/40 ed uno da 90/53), mentre ne esisteva uno in più per la difesa costiera (un 120 mm), inoltre una batteria con cinque pezzi da 90/53, non sparò un solo colpo, perché mancava della centrale di tiro e due 90/53 non erano neppure stati montati

13 "The Twelfth AF Sicilian Campaign" narrative, Map substitute sheet II A, AFHRA A-6192.

14 Cifre sostanzialmente esatte infatti dopo la resa gli Alleati trovarono 11 Ansaldo da 90/53 invece di 12 e 14 120/50 anziché 13, vedi: "Operation Corkscrew", prof. Zuckerman damage report, AFHRA A-6005,

sui basamenti¹⁵. Tutti i cannoni, compresi quelli navali, erano installati entro postazioni a cielo aperto¹⁶. Come molte altre opere difensive italiane, anche quelle di Pantelleria erano state fatte in economia e senza prevedere eventuali condizioni operative estreme. La costruzione di postazioni d'artiglieria in caverna od in alternativa, una protezione integrale dei pezzi con torrette corazzate, era stata rinviata a causa degli alti costi¹⁷. I cannoni erano ancorati a basamenti all'aperto, costituiti da gettate in cemento dello spessore di un metro e mezzo, oppure da strutture di profilati metallici ad H, fissate a piattaforme in legname di forte spessore. Non esistevano cannoni protetti da cupole corazzate. Solo quelli da 120 mm e 152 mm avevano scudi d'acciaio, insufficienti per la protezione sia dei serventi che dei congegni più delicati dalla pioggia di schegge e detriti vari provenienti dai settori laterali e da quello posteriore¹⁸. La protezione antischegge di pezzi e serventi era assicurata da muri circolari in cemento del diametro di 8 - 10 metri e dello spessore di 40 cm, oppure da muri in pietra cementata spessi 60 cm.

Per la difesa contraerea ravvicinata erano disponibili 23 mitragliere Breda ed Oerlikon da 20 mm, 18 mitragliatrici da 13,2 mm, 19 da 8 mm e 50 da 6,5 mm. Le mitragliatrici più leggere, soprattutto quelle da 6,5 mm, erano assolutamente inutili contro i robusti e corazzati cacciabombardieri alleati. Potevano però essere utili per la difesa contro le forze da sbarco¹⁹. Comunque il numero delle 20 mm era insufficiente, soprattutto se rapportati alle opere della difesa ed alle batterie, che dovevano essere protette contro gli attacchi a bassa quota. Secondo gli standard della Flak tedesca, sarebbero state necessarie non meno di 100 mitragliere da 20 mm²⁰.

La forza delle truppe mobili, il loro armamento, e soprattutto la loro possibilità di condurre una difesa attiva appoggiandosi all'estesa rete di bunker dell'isola, avrebbe certamente permesso una prolungata resistenza ai tentativi di penetrazione delle fanterie nemiche. Un buon aiuto alla difesa era fornito anche dalla conformazione del terreno, di tipo montagnoso con notevoli alture.

Il 31 maggio Supermarina emanò alcune direttive per contrastare gli sbarchi a Pantelleria e Lampedusa. Essendo noto che le caratteristiche orografiche dell'isola non avrebbero consentito agli Alleati di sbarcare simultaneamente in più punti, Supermarina ipotizzò che essi avrebbero tentato un colpo di mano



Bf.109 G-2 dello Jagdgeschwader.53 a Comiso. Alla metà di maggio lo JG.53 e lo JG.27 (di base a Trapani) erano i soli reparti caccia tedeschi in discrete condizioni di efficienza presenti sul suolo italiano. (BDA)

15 Dopo una accurata ispezione in tutta l'isola, la commissione Zuckerman rinvenne 74 cannoni da 76 mm, 11 da 90 mm., 14 da 120 mm. e 12 da 152 mm. Zuckerman, report 20 July 1943, cfr. "Report on DC and AA heavy gun defenses" e "Details of damage" siglato D.F. Grant, Major 1 Div., AFHRA, A-6005.

16 Zuckerman, report 20 July 1943, Appendix VII "General description of the damage to the batteries", AFHRA, A-6005.

17 Un altro clamoroso caso di cattiva progettazione di un'opera difensiva fu quello del forte dello Chaberton, i cui pezzi a lunga gittata, piazzati in bella vista sul crinale di un monte per dominare il confine francese, furono facilmente eliminati nei primi giorni di guerra da una batteria di obici francesi piazzati in un fondo valle.

18 Zuckerman, report 20 July 1943, "Details of damage ...", AFHRA, A-6005

19 Unità, forza ed armamento della guarnigione di Pantelleria in A. Santoni "Le operazioni in Sicilia e Calabria luglio - settembre 1943", SME Ufficio Storico, Roma, 1989, p.107, in seguito citato come A. Santoni "Le operazioni in Sicilia e Calabria".

20 Vedi Ferdinando Pedriali "La Flak in Italia", Storia Militare, nn.89-90, 2001



Comiso 22 maggio 1943. Consegna di alcuni Bf.109 G già usati dal III/JG 53 al 3° Gruppo Caccia. Notare l'emblema dell'Asso di Picche sul muso degli aerei che stanno per essere consegnati. . (BDA)

con poche truppe nell'unica zona pianeggiante facilmente accessibile dal mare e che avrebbero sostenuto l'azione con "molta aeronautica". Nella previsione - poi rivelatasi fallace - che il nemico avrebbe trasferito i suoi mezzi da sbarco nella suddetta zona durante le ore notturne, Supermarina impartì direttive per l'impiego notturno di motosiluranti e MAS, che sarebbero stati appoggiati da aerei bengalieri italo tedeschi al fine di facilitarne l'azione ²¹.

In conclusione le forti difese artificiali e naturali contribuivano a fare di Pantelleria una noce molto dura da schiacciare. Però esisteva un punto debole: il rifornimento idrico. Gli Alleati sapevano che l'acqua era scarsa, ma non lo giudicarono un fattore determinante perché pensavano che gli italiani avrebbero costituito notevoli riserve. Il vero punto debole secondo la loro Intelligence era un altro. Le indagini avevano chiarito che nessuna delle unità mobili stanziata a Pantelleria era mai stata al fuoco e pertanto non si sarebbero affrontate truppe veterane abituate ai terrificanti effetti dei bombardamenti aerei²². Il pesantissimo bombardamento dell'8 maggio aveva evidenziato un impegno assai scarso dell'artiglieria contraerea. Ciò era stato interpretato come un segno della modesta attitudine al combattimento della guarnigione ²³. Era inoltre presumibile che il morale delle truppe non fosse molto alto, sia per la recente sconfitta in Africa, sia per le terrificanti notizie sulla potenza degli attacchi aerei alleati che, militari in fuga dalla Tunisia avevano diffuso nell'isola. Le truppe di Pantelleria sapevano di essere isolate e di potere contare su un aiuto esterno assai debole. Comunque era certo che la loro difesa sarebbe stata sostenuta dai reparti aerei italo tedeschi stanziati in Sicilia, la tempestività ed efficacia dei cui interventi erano comunque legate alla sopravvivenza dei radar di Pantelleria. Più accurate indagini sul morale della guarnigione avevano poi confermato il suo

21 Supermarina prot. N.16573, 31 "Direttive per azioni navali per contrastare sbarchi nemici a Pantelleria e Lampedusa" Mattesini e Cermelli, op. cit. Vol. secondo, II Tomo, p. 869. Nella realtà non risulta vi siano state azioni di motosiluranti e MAS contro mezzi navali avversari nelle acque di Pantelleria, benché fossero stati emanati i relativi ordini operativi, comunque è difficile che queste unità sottili potessero eseguirli dopo "le perdite ed il logorio subiti nei primi mesi dell'anno" (Cfr.: Supermarina prot. N.18969 "Ciclo operativo 25 giugno - 10 luglio 1943, in " Mattesini e Cermelli, op. cit. Vol. secondo, II Tomo, p. 918.). Furono invece proprio gli Alleati che a partire dalla notte sull'11 maggio, esercitarono una continua sorveglianza di motosiluranti nella zona, non però così stretta da impedire a qualche piccolo mezzo navale dell'Asse di filtrare attraverso le loro maglie (Cfr.: Supermarina prot. N.18969 "Ciclo operativo 25 giugno - 10 luglio 1943, in " Mattesini e Cermelli, op. cit. Vol. secondo, II Tomo, p. 918.) In seguito arrivarono alcune motozattere ed una piccola nave cisterna. Per informazioni sul blocco navale Alleato (cfr.: Santoni e Mattesini, op. cit. p. 364).

22 "Pantelleria, Eisenhower dispatch", p.2.

23 "Sicily and the surrender of Italy", p.70.



Il 150° Gruppo Caccia di base a Sciacca aveva nel frattempo sostituito i suoi vecchi caccia con i Bf.109 G consegnati dalla Luftlotte.2, pertanto era in grado di concorrere efficacemente alla difesa di Pantelleria. (collezione Ferdinando Pedriali)

basso livello²⁴. Pertanto dopo attenta valutazione di tutte le informazioni disponibili e delle varie ipotesi sulla situazione dell'isola, Eisenhower era arrivato alla conclusione che sarebbe stato ragionevole fare *“assumere [alla guarnigione] uno stato mentale che cedesse ad un trattamento convenientemente violento”*²⁵. Di conseguenza i piani d'operazione furono prevalentemente impostati sulla preventiva *“distruzione del morale del nemico e la polverizzazione delle difese con un intenso bombardamento aereo e navale, e così da indurlo alla resa senza la necessità di un assalto di forze navali e terrestri e comunque di dare ad un tale assalto ogni opportunità di successo con il minimo di perdite”*²⁶. In pratica fu presa la decisione di sperimentare un genere d'operazione mai tentato prima con la sola aviazione, e pertanto trasformando Pantelleria in *“una sorta di laboratorio per determinare l'effetto di concentrati bombardamenti pesanti su una linea costiera fortificata”*²⁷.

L'attacco a Pantelleria fu meticolosamente preparato, affidando all'aviazione il compito di bloccare l'attività dell'aeroporto dell'isola e di ridurre - mediante mirati bombardamenti - la capacità delle difese di contrastare lo sbarco di truppe. Fu pure deciso di restringere progressivamente il blocco navale per rendere difficile e costoso l'invio di rifornimenti e rinforzi via mare. L'analisi comparata fra le difese esistenti sull'isola e la forza aerea disponibile mise in luce la convenienza di concentrare gli attacchi sulle batterie antinave e contraeree situate nella parte nord dell'isola e sulle leggere difese esistenti fra la città e l'aeroporto. In definitiva fu dato all'aviazione il compito di eliminare le difese esistenti nelle zone nelle quali

24 Operation Corkscrew, Appendix I “Information about Pantelleria dated 23 may 1943”, AFHRA A-6005. La guarnigione valutata da questo rapporto comprendeva 12.000 uomini con parecchi “battaglioni speciali”, appoggiati fra l'altro da una compagnia corazzata del 131° Reggimento carri dotata di tanks francesi da 11 tonnellate.

25 “Pantelleria, Eisenhower dispatch”, p.2.

26 “Pantelleria, Eisenhower dispatch”, pp.2.-3

27 “Sicily and the surrender of Italy”, p.70. Gli americani avevano anche valutato l'esperienza dell'isola fortificata di Corregidor (Filippine) dove la loro guarnigione si era arresa ai giapponesi dopo un intenso ed ininterrotto bombardamento di artiglieria.

si sarebbe avuta la maggiore reazione contro lo sbarco²⁸. Allo scopo di ottimizzare l'impiego della forza aerea disponibile fu costituito uno speciale gruppo per l'interpretazione delle foto aeree, che ogni 24 ore doveva fornire una attendibile stima della effettiva riduzione della potenza di fuoco delle batterie sottoposte a bombardamento. Le valutazioni del gruppo di interpretazione fotografica servivano come base per la compilazione della lista degli obiettivi che l'aviazione doveva battere all'indomani²⁹.

I gravi danni inflitti alle banchine del porto diedero un contributo al blocco navale, che tuttavia non fu poi tanto ermetico, perché arrivarono ancora alcune imbarcazioni di scarso pescaggio, per lo più mezzi da sbarco e motozattere, la maggiore parte dei quali approdò in una piccola rada adiacente al porto. La ricognizione fotografica rivelò che nella settimana dal 22 al 28 maggio queste imbarcazioni erano riuscite a portare a Pantelleria una quantità di rifornimenti stimata in circa 630 tonnellate, ma forse più consistente, perché molti battelli erano arrivati e ripartiti durante la notte senza essere neppure avvistati³⁰. Altri piccoli mezzi navali, fra cui un peschereccio, mantennero i collegamenti con la Sicilia sino al 6 giugno. L'ultimo mezzo che riuscì ad approdare fu la piccola cisterna ARNO. Dopo i rifornimenti via mare si interruppero a causa degli ininterrotti attacchi aerei diurni e notturni. Comunque usufruendo di piccoli mezzi navali, la Luftwaffe e la Marina tedesca avevano evacuato quasi tutti i loro militari presenti sull'isola³¹.

Il 9 maggio gli stati maggiori alleati si misero al lavoro per rifinire nei dettagli il piano d'attacco. Come forza da sbarco fu scelta la 1st Infantry Division (British) disponibile in Gran Bretagna, il cui impiego non era stato previsto per l'invasione della Sicilia. Eisenhower chiese al luogotenente generale Carl Spaatz, comandante delle forze aeree del Nord Africa, di mettere a disposizione per il bombardamento delle isole di Pantelleria e Lampedusa tutte le forze aeree strategiche e tattiche delle Northwest African Air Forces (NAAF) affiancate, qualora necessario, dai bombardieri medi e pesanti del Medio Oriente³². I comandi delle operazioni navali, aeree e terrestri furono rispettivamente affidati al contrammiraglio R.R. Mc Grigor, a Spaatz ed al generale W.E. Clutterbuck (comandante della 1st Infantry Division).

Il piano fu completato nei dettagli il 23 maggio e due giorni dopo il quartiere generale responsabile delle operazioni si installò a Sousse (Susa), sulla costa tunisina. Secondo i programmi, il 6 giugno gli attacchi aerei sull'Italia, Sicilia e Sardegna dovevano essere continuati con immutata intensità onde sviare l'attenzione dei comandi dell'Asse dalla progettata invasione di Pantelleria. A partire dalla tarda serata del 6 giugno sino all'alba dell'11, tutte le forze aeree sarebbero state impiegate giorno e notte per sottoporre l'isola ad un incessante martellamento. Era previsto un minimo di 200 sortite nel primo giorno per arrivare a 2.000 nel giorno stabilito per lo sbarco. Erano anche state anticipatamente stabilite le date per lanciare alla guarnigione due inviti alla resa, il primo l'8 giugno ed il secondo il 10. Se neppure quest'ultimo fosse stato accettato e nel frattempo le difese dell'isola fossero già state sufficientemente ammorbidite da permettere un assalto anfibio, i fanti britannici sarebbero sbarcati nell'aerea del porto, sostenuti dai bombardamenti di tutte le forze aeree tattiche e dal fuoco di un gruppo navale. Il piano prevedeva di impiegare quattro incrociatori, otto cacciatorpediniere, una cannoniera e dieci motocannoniere. Tuttavia al momento dell'azione la composizione del gruppo navale di supporto subì alcune variazioni.

Il piano tenne pure conto della possibilità che nonostante i distruttivi bombardamenti preliminari, le difese dell'isola fossero ancora abbastanza forti da costringere il Comando Alleato ad abbandonare l'operazione. Una decisione di tale genere poteva però essere presa solo da Eisenhower³³.

28 "Operation Corkscrew", The relation between effort and effect, general statement, including summary of appendices and conclusions", p.1, AFHRA A-6005. In seguito citato come Operation Corkscrew, the relation between effort and effect.

29 "Operation Corkscrew", The relation between effort and effect, p.2.

30 "History of the Twelfth Air Force", chapt. XII, p. 11.

31 "History of the Twelfth Air Force", chapt. XII, p. 11.

32 "Pantelleria, Eisenhower dispatch", p.3

33 "Pantelleria, Eisenhower dispatch", p.4

Un giovane pilota del 150° osserva l'emblema del "Gigi Tre Osei" appena dipinto sulla fusoliera di un Bf.109 G. Indossa un salvagente tipo tedesco, che gli sarà molto utile quando il 150° sarà lanciato nella fornace ardente di Pantelleria. (SMA)



Le forze aeree in campo

Per l'operazione "Corkscrew" il generale Eisenhower aveva stabilito di impiegare i bombardieri pesanti della NASAF (Northwest African Strategic Air Force) ed i caccia e cacciabombardieri della NATAF (Northwest African Tactical Air Force). L'aviazione di Malta avrebbe dovuto fornire un indiretto appoggio all'operazione attaccando le basi siciliane dei reparti aerei italo tedeschi, che avrebbero potuto intervenire in difesa di Pantelleria. Il comandante delle forze aeree strategiche, maggiore generale James H. Doolittle, completò i suoi preparativi schierando nell'area di Constantine, Souk-El-Arba e Djedeida quattro gruppi di B-17, due di B-25, due di B-26, tre di P-38 ed uno di P-40. Oltre ai bombardieri americani, Doolittle aveva ai suoi ordini anche due Wing di Wellington britannici. Il comandante delle forze aeree tattiche, Air Vice Marshal Arthur Coningham, aveva invece spostato sui campi della penisola di Capo Bon, due gruppi di B-25, tre di P-40, una squadriglia ed un gruppo di Spitfire, un gruppo di A-36, un gruppo da bombardamento leggero su A-20 e una squadriglia da osservazione con F-4, P-39 e P-51 - tutti dell'USAAF - oltre ai quattro Squadron di Boston, tre di Baltimore, uno di Hurribomber ed uno da ricognizione tattica appartenenti alla RAF³⁴. Complessivamente, all'inizio delle operazioni contro Pantelleria, NATAF e NASAF schieravano 1.017 aerei in piena efficienza bellica, sostenuti a tergo da un congruo numero di aerei di riserva³⁵. Dato il ridotto raggio d'azione dei suoi numerosi monomotori da appoggio tattico, il XII Air Support Command (gerarchicamente dipendente dalla NATAF), fra il 20 maggio ed il 4 giugno, spostò i suoi reparti sui campi della penisola di Capo Bon più prossimi alla zona d'impiego³⁶. Oltre che dalla citata forza d'attacco, l'operazione era appoggiata indirettamente da una massa di aerei comprendente i bombardieri del Middle East, i caccia ed i bombardieri di Malta e del Coastal Air Command, i quali - con i reparti a pieno organico - portavano il totale a circa 3.395 aerei³⁷. Tutte forze che sicuramente rimasero a pieno organico per l'intero periodo di Corkscrew, in quanto il solo XII Service Command dell'USAAF, fra il 15 maggio e l'11 giugno assemblò 900 nuovi aerei, a fronte di circa 300 aerei perduti o danneggiati nel corso delle operazioni³⁸.

Secondo le stime dei servizi di Intelligence Alleati, l'Asse aveva nel Mediterraneo circa 989 velivoli da combattimento (541 caccia, 240 bombardieri e 97 ricognitori, 58 aerei d'assalto e 53 aerei da pattuglia-

34 "Operation Corkscrew", XII ASC Pantellerian Campaign, p.2, AFHRA A-6005.

35 "12th AF Sicilian Campaign" narrative, p.7.

36 Vedi Tabella "Mediterranean Air Command, situazione 1° giugno 1943", origine History of the XII AF chapt. XIV p. 44.

37 Vedi Tabella "Mediterranean Air Command, situazione 1° giugno 1943", origine History of the XII AF chapt. XIV p. 44.

38 "History of the Twelfth Air Force", chapt. XII, p. 22, The Role of the Service Command.



Chinisia, maggio/giugno 1943. Mc.202 del 151° Gruppo decollano per una missione su Pantelleria. (SMA)

mento costiero), di cui 760 schierati su basi dalle quali potevano intervenire in difesa dell'isola³⁹. Come al solito, questa valutazione, sostenuta da accurate ricognizioni aeree, dal punto di vista numerico era notevolmente precisa. In realtà non teneva conto né dell'efficienza né del tipo degli aerei. Inclusi i gruppi da bombardamento italiani e tedeschi presenti nella penisola italiana, gli aerei - il cui intervento nell'area di Pantelleria era teoricamente possibile, o che comunque avrebbero potuto indirettamente sostenere la sua difesa - erano all'incirca 570 tedeschi e 472 italiani, di cui meno della metà in condizioni di efficienza⁴⁰. Pantelleria, che aveva sempre ospitato un consistente numero di aerei da caccia, il 10 maggio fu privata del 1° Stormo, cui era stato ordinato di rientrare in Sicilia. Cinque giorni dopo fu lasciata anche dal 150° Gruppo, pertanto sull'isola rimase solo una sezione di quattro MC.202 con compiti di ricognizione e collegamento⁴¹.

Dopo il pesantissimo bombardamento dell'8 maggio, Pantelleria aveva avuto un periodo di relativa tregua. Il 18 successivo la Northwest African Air Force aveva interrotto questo lungo intermezzo iniziando la prima fase dell'Operazione Corkscrew con più di ottanta B-25 e B-26, scortati da P-38, che avevano colpito Porto di Pantelleria e l'aeroporto della Marghiana con 88 tonnellate di esplosivi⁴². Nei dieci giorni seguenti l'isola venne tenuta sotto pressione, prevalentemente da caccia bombardieri, che lanciarono in media 3,8 tonnellate di esplosivo al giorno. Una puntura di spillo in confronto al trattamento cui l'isola doveva essere sottoposta in giugno. Durante la cosiddetta "*prima fase*", le difese contraeree di Pantelleria - ancora in perfetta efficienza e ben rifornite di colpi - reagirono vigorosamente alle incursioni dei cacciabombardieri⁴³. I bombardieri medi e pesanti fecero una breve, ma assai sostanziosa comparsa, nei giorni 23 e 24 maggio, sganciando 111,4 tonnellate di bombe su porto ed aeroporto: due punti chiave per i collegamenti dell'isola col continente. Nella settimana precedente i bombardieri delle NAAF, appoggiati

39 Craven & Cate, op. cit. Vol. II, p. 424. Secondo Craven gli aerei dell'Asse in grado di intervenire in difesa di Pantelleria erano circa 900, mentre la History of the Twelfth Air Force" (Chapt. XII, p.3) indica 300 aerei italiani (200 caccia e 100 bombardieri) e 460 aerei tedeschi (260 fra caccia e cacciabombardieri e 200 fra bombardieri medi e leggeri).

40 Vedi Tabella Regia Aeronautica, Situazione reparti disponibili per la difesa della Sicilia, 11 maggio 1943 Superaereo, Prot.N.1B/8331, 11 maggio 1943, e 2ª Luftflotte Situazione I - 30 maggio 1943. Superaereo, Allegato n.2 al foglio 1B/1027, AFHRA 137.306-14, roll A-1128., "The Luftwaffe, 1939-1945", "Air Units LW". by Michael Holm, 1997-2000.

41 Nota alle operazioni aeree su Pantelleria, senza firma, senza data, redatta da Aerosicilia a fine giugno 1943 a seguito richiesta del Comando Supremo 1° Rep. n.1342/I.R.P. del 17 giugno 1943. AUSSMA SL1-9,

42 History of the XII AF chapt. XII p. 19. U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

43 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 4, AFHRA A-6192.

da quelli della IX Air Force erano stati impegnati in una serie di pesanti incursioni sugli aeroporti sardi, calabresi e siciliani, onde neutralizzare o comunque indebolire i reparti aerei dell'Asse potenzialmente capaci di interferire con l'operazione Corkscrew. A queste operazioni di controaviazione avevano dato il loro contributo anche i caccia bombardieri di Malta, che avevano effettuato quotidiane scorrerie sulla Sicilia e sulla Calabria. Fra il 15 ed il 30 maggio - ovvero due settimane prima della fase finale dell'operazione Corkscrew - le forze aeree strategiche sferrarono una serie di bombardamenti diurni e notturni nel Meridione e nelle grandi isole contro gli aeroporti e le piste d'atterraggio. In questi quindici giorni, sulle basi aeree italiane furono scaricate 1.364 tonnellate di bombe, che provocarono vaste distruzioni soprattutto a Trapani, Decimomannu e Napoli - Capodichino⁴⁴. In ogni modo il Comando Alleato, prevedendo una forte reazione della caccia italo tedesca alle incursioni dei bombardieri su Pantelleria aveva incaricato il XII Air Support Command di fornire adeguate scorte a tutte le formazioni della Tactical Bomber Force e nello stesso tempo di assicurare la copertura aerea alle unità navali che dovevano operare nelle acque di Pantelleria. Il controllo delle operazioni della caccia fu gestito sino al 10 giugno dai centri radar del 3rd Air Defense Wing installati nella penisola di Capo Bon, poi, a partire dalle 10,00 del giorno successivo, passò ai controllori imbarcati sulla HMS LARGS, unità comando della forza navale da sbarco⁴⁵.

L'inizio dell'attacco

A partire dal 28 maggio, l'offensiva aerea contro Pantelleria cominciò ad aumentare di frequenza ed intensità, tuttavia fu solo dopo il 6 giugno che arrivò al massimo. Il ritmo delle incursioni fu poi mantenuto anche di notte per impedire che la guarnigione utilizzasse le tenebre per riparare i danni arrecati durante il giorno alle batterie, agli impianti aeroportuali ed al sistema dei collegamenti interni dell'isola. Al primo bombardamento "*round the clock*" parteciparono anche ventuno Hurribomber della DAF (Desert Air Force), che nella notte sul 7 lanciarono quattro tonnellate e mezzo di bombe sull'aeroporto della Marghana, senza però ottenere apprezzabili risultati, tanto è vero che all'indomani la pista fu ripristinata e nuovamente resa agibile per gli aerei da trasporto italiani e tedeschi⁴⁶. Ma andiamo con ordine.

Il 31 maggio, l'incrociatore britannico ORION ed i cacciatorpediniere TROUBRIDGE e PETARD avevano bombardato l'aerea del porto, senza provocare la reazione delle batterie costiere. All'indomani un'altra formazione di quattro unità si era presentata per ripetere il bombardamento, ma questa volta alcune batterie avevano risposto al fuoco danneggiando l'incrociatore HMS PENELOPE, il quale fu avvistato poco più tardi da Bf.109 italiani mentre navigava a velocità ridotta 15 miglia ad ovest di Pantelleria, lasciando a poppa una vistosa scia di nafta⁴⁷. Il bombardamento navale fu ripetuto anche nei successivi giorni 3 e 5, senza però ottenere alcuna risposta da parte delle batterie costiere⁴⁸.

Il 1° giugno, i B-17 della XII AF avevano per la prima volta preso parte alle operazioni battendo le

44 La cifra del tonnellaggio bombe è espressa in tonnellate metriche, quella riportata nella History of the Twelfth Air Force, cap. XII p. 10 è in tons (equivalenti a 1,0160 tonnellate metriche). Circa le azioni sugli aeroporti vedere capitolo V.

45 XII ASC Pantellerian Campaign, AFRHA A-6192, p.5. History of the XII AF chapt. XII p. 12.

46 Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superareo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

47 History of the XII AF chapt. XII p. 13. "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 1, p. 5, AFHRA A-6192, e "Stralcio relazioni operative su azioni belliche svolte dall'Aeronautica Sicilia per difesa isola Pantelleria", allegato a "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI" AUSSMA Cart. SL4 - 55.

48 History of the XII AF chapt. XII p. 13. "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 1, p. 5, AFHRA A-6192.

batterie costiere e le postazioni dei cannoni antiaerei. L'intervento delle "Flying Fortress" aveva praticamente aperto la seconda ed ultima fase dell'offensiva aerea destinata ad annichilire la capacità reattiva dell'isola. Le 164 tonnellate di bombe da 500 e 1.000 libbre sganciate dai bombardieri pesanti nel corso della giornata non avevano però dato i risultati sperati⁴⁹.

Il 2 giugno i caccia bombardieri inviati ad attaccare le provatissime batterie sull'angolo Nord Est e sulla costa Sud avevano inaspettatamente trovato una contraerea, che in vivacità superava di gran lunga quella dei giorni precedenti⁵⁰. All'indomani il fuoco della contraerea sia pesante che leggera, si era dimostrato ancora più intenso e meglio mirato⁵¹. Il 4 giugno i ricognitori riferirono che gli italiani non facevano più tentativi di riparare i danni ai cannoni ed alle relative postazioni, tuttavia il 6 gli aerei attaccanti ebbero la sorpresa di constatare che la contraerea pesante, sebbene poco precisa, risultava ancora discretamente attiva. Però all'indomani solo una moderata contraerea leggera si oppose agli attacchi a bassa quota⁵². Infine, il 9 giugno, gli aviatori alleati rilevarono che il fuoco della contraerea si era molto affievolito, infatti ad ogni attacco venivano esplosi non più di una ventina di colpi⁵³. Evidentemente la difesa contraerea cominciava ad avvertire gli effetti della prolungata serie di attacchi su quella ottantina di postazioni d'artiglieria, che gli Alleati avevano deciso di mettere fuori combattimento, perché piazzate in punti strategici.

I responsabili della pianificazione degli attacchi avevano calcolato che per ridurre al silenzio una batteria bastava distruggere un terzo dei suoi pezzi, dato che i rimanenti sicuramente erano stati messi fuori uso dai danni secondari riportati dalle loro centrali di tiro, dagli strumenti di puntamento, dai collegamenti e dalle riserve ed infine dalla demoralizzazione del personale⁵⁴. La cosa più importante era tenere costantemente le batterie sotto attacco per ostacolare anche quelle piccole riparazioni sufficienti per rimettere in attività i pezzi. Quindi la pressione dei bombardamenti doveva essere incessantemente mantenuta sino al momento dello sbarco, onde prolungare al massimo il periodo di inefficienza delle batterie. Calcoli matematici basati sulla legge delle probabilità e su una accurata analisi della precisione dei bombardieri pesanti, avevano dimostrato che occorreva dedicare almeno quattrocento bombe da 1.000 libbre (453,6 Kg.) ad un cannone piazzato entro un'area vulnerabile di circa 500 metri quadrati, per avere qualche possibilità di metterlo fuori combattimento⁵⁵. Una prima indagine effettuata subito dopo lo sbarco accertò che calcoli e previsioni erano stati in massima parte esatti. Sugli ottanta cannoni più bersagliati, quarantatré risultavano danneggiati, dieci erano completamente inservibili ed il rimanente - ad eccezione di due cannoni - erano temporaneamente fuori uso con danni riparabili in circa tre ore⁵⁶. Fu infine stimato che il potere di fuoco delle venti principali batterie attaccate era stato ridotto del 52,6%⁵⁷. In conclusione, anche dopo intensi bombardamenti l'isola aveva conservato una discreta capacità di resistenza, tanto più che le perdite fra il personale delle batterie erano state molto leggere. Tuttavia questa capacità residua era stata gravemente ridotta dalla quasi completa interruzione delle strade e delle comunicazioni interne, per cui non era possibile assicurare né un regolare vettoviaggio delle batterie e dei reparti mobili né la tempestiva trasmissione degli ordini. Ma su questi argomenti ritorneremo più avanti.

La violenza dell'offensiva aerea raggiunse il massimo il 10 giugno, quando 1.420 tonnellate di bombe

49 Zuckerman Report, 20 July 1943, "Estimates of results of daily operations", AFRHA A-6005.

50 NATAF Int/Opsum No.72, AI/473, 3/6 (1943), AFHRA A-6011.

51 NATAF Int/Opsum No.73, AI/475, 4/6 (1943), AFHRA A-6011.

52 NATAF Int/Opsum No.76, AI/489, 7/6 (1943), id. Confidential (Report) 7 June 1943, AFHRA A-6011.

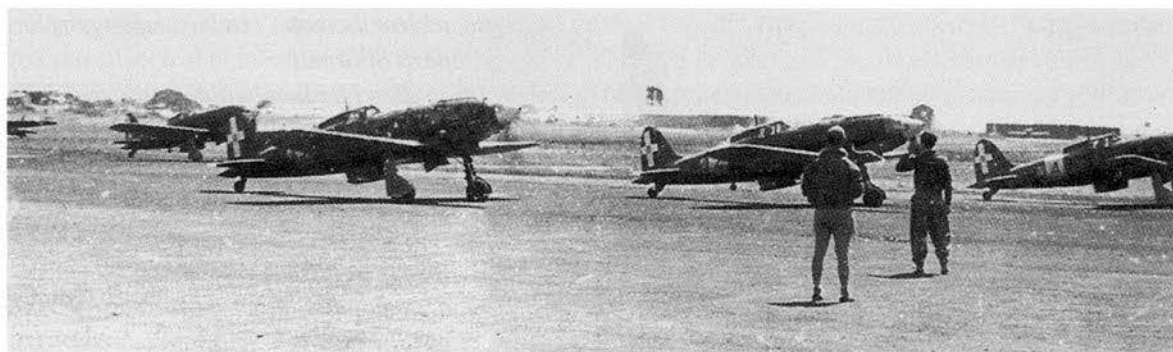
53 NATAF Int/Opsum No.79, AI/504, 10/6 (1943), AFHRA A-6011 e Relazione del capitano Natale Veronesi in data 10 giugno 1943, allegata a comunicazione Comando Aeronautica Sicilia N.002934/S del 13 giugno 1943, a Superaereo - Roma, AUSSMA SL2/11-11 Quater.

54 Craven & Cate, op. cit. vol. II p. 426.

55 History of the XII AF chapt. XII p. 7.

56 History of the XII AF chapt. XII p. 15.

57 History of the XII AF chapt. XII p. 16.



Chinisia maggio/giugno 1943. Decollo su allarme dei Mc.202 del 153° Gruppo. (SMA)

misero fuori uso parte delle installazioni difensive della zona nord e molte delle batterie ancora indenni⁵⁸. Con gli ultimi attacchi, sferrati nella mattina dell'11 giugno, la quantità di bombe lanciate su Pantelleria a partire dall'8 maggio raggiunse le 6.301 tonnellate, di cui il 30% portato dai B-17, il 33 % dai bombardieri medi B-25 e B-26 ed il 13% dagli Wellington britannici⁵⁹. Mentre il rimanente era stato lanciato dai bombardieri leggeri e dai cacciabombardieri britannici ed americani. Questi ultimi avevano sganciato l'11% del totale delle bombe e portato a termine 1.615 sortite, eseguendo da soli quasi il 30% delle missioni eseguite dalle NAAF nel corso dell'operazione. La maggiore quantità di carico esplosivo era stata dedicata alle batterie, su cui erano piovute 4.315 tonnellate di bombe, corrispondenti ad oltre due terzi del totale⁶⁰.

Battaglie aeree su Pantelleria

Nonostante la frequenza degli attacchi aerei su Pantelleria, le numerose crociere effettuate dai caccia dell'Asse erano rimaste praticamente infruttuose sino al 5 giugno. C'era stata una eccezione il 21 maggio quando, alle ore 10,53, trentuno caccia germanici, avevano intercettato una cinquantina di bombardieri, abbattendone tre insieme ad uno dei caccia di scorta, senza loro perdite⁶¹. Sulle molte e dispendiose missioni effettuate a vuoto dai caccia italo tedeschi ebbe un peso determinante il mancato ripristino dei radar della Luftwaffe danneggiati dai primi attacchi aerei. La decisione di non riattivarli presa dall'OBS, non fu modificata nonostante le pressanti sollecitazioni del generale Fougier, che il 30 maggio aveva avvertito il Comando Supremo ed il feldmaresciallo Kesselring, che i radiocalizzatori messi fuori servizio a Pantelleria non avrebbero potuto essere surrogati da quelli installati sulle coste della Sicilia, in quanto questi ultimi *“non erano in grado di preavvertire le incursioni aeree su Pantelleria”*⁶². Ad operazioni concluse, le letali conseguenze della mancata riattivazione dei radar di Pantelleria vennero così sintetizzate dal comandante l'Aeronautica Sicilia, generale Adriano Monti:

“A Pantelleria erano dislocati fin dal dicembre 1942 il 1° Stormo caccia ed il 151° Gruppo Caccia;

58 History of the XII AF chapt. XII p. 19.

59 6202,2 tons = 6301,43 tonnellate metriche, History of the XII AF chapt. XII p. 19.

60 Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XXIV “The economics of the operation” p.1, AFHRA, A-6005.

61 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA.

62 Stato Maggiore Aeronautica a Comando Supremo, O.B.S. e Comandi Aerosquadre, 31 maggio 1943, 1B/9249, AUSSMA SL-9.



Chinisia, maggio/giugno 1943. Mc.202 del 151° Gruppo danneggiato in atterraggio al rientro da una missione. (SMA)

inoltre il campo era base appoggio Reparti Siluranti.

Poiché i bombardamenti aerei della prima fase dell'offensiva nemica (maggio) furono diretti specialmente contro l'Aeroporto, che rimaneva spesso inutilizzabile con la conseguente impossibilità d'impiego dei Reparti ivi dislocati, e, comunque, dato che i Reparti stessi per inefficienza dei RARI [radiolocalizzatori] locali, non potevano essere più utilmente impiegati in Sicilia. Il 1° Stormo rientrò il 10 maggio ed il 151° Gruppo il 15 maggio. Tale Gruppo lasciò a Pantelleria una sezione caccia di 4 aerei per compiti vari, ricognizioni, collegamenti con la Sicilia.

Tale Sezione rientrò in Sicilia in data 4 giugno in seguito al seguente telegramma del Comando Supremo in data 3/6/43:

" 51055/P - Riferimento 1B/9249 del 31 maggio di codesto Superaereo scopo aumentare possibilità crociere protezione già disposto a favore Pantelleria et dato che mancanza radiolocalizzatori non consente intervento su allarme, sezione caccia Isola può essere dislocata in Sicilia ././ ordini di cui 413494/P data 1° corr. Conservano loro pieno valore ././ AMBROSIO"

Contro le incursioni aeree nemiche su Pantelleria del mese di maggio, la caccia italo tedesca non poté intervenire che raramente perché le incursioni stesse - sporadiche ed improvvise - non venivano tempestivamente segnalate alla Sicilia (non funzionamento dei RARI) la cui caccia, d'altra parte, era fortemente impegnata a contrastare le frequentissime incursioni sulla Sicilia.

Quando le incursioni nemiche su Pantelleria divennero sistematiche (fine maggio) le Aeronautiche dell'Asse disposero crociere di protezione saltuarie in relazione alla disponibilità di aerei ed alle necessità di contrastare le incursioni nemiche sulla Sicilia.

In alcune di tali crociere è mancato il contatto con le formazioni nemiche, quasi certamente perché la rete dei RARI nemica consentiva agli avversari di rilevare tempestivamente la presenza di caccia dell'Asse su Pantelleria e di evitare l'invio di propri reparti durante le nostre crociere - criterio di economia di forze di cui gli inglesi hanno dato più volte prova, anche in circostanze di assoluta superiorità come nel caso in questione).

Le formazioni dell'Asse venivano sempre impegnate ad altissima quota (7-8.000 metri) dalla caccia di protezione sempre superiore in numero.

Molto difficile era il prendere contatto con le formazioni offensive (bombardieri, caccia bombardieri) le quali, perciò potevano effettuare gli attacchi quasi indisturbate.

La caccia della Sicilia era impegnata, oltre che per Pantelleria, anche per la difesa della Sicilia stessa. Dall'8 maggio all'11 giugno 1943 la Sicilia ha subito n° 50 incursioni, contro le quali la sola caccia nazionale (composta da una media giornaliera di 64 velivoli efficienti) ha effettuato n° 50 partenze su allarme, ed ha sostenuto n° 25 combattimenti aerei, con un impiego complessivo di n° 1.350 aeroplani.

Durante gli attacchi navali notturni è mancato l'intervento delle forze aeree nazionali offensive perché tutti eseguiti in notti buie (senza luna o quasi) gli attacchi navali diurni sono stati contrastati con le poche forze disponibili.[...] ⁶³.

La prima missione di un certo rilievo della caccia italiana in difesa di Pantelleria fu eseguita il 18

63 Nota alle operazioni aeree Pantelleria, Cart. SL1-9, AUSSMA.

maggio, giorno in cui l'aviazione anglo americana diede il via all' "Operazione Corkscrew" con un pesantissimo attacco di bombardieri medi. Tuttavia gli otto Macchi inviati dalla Sicilia arrivarono sull'isola alle 15,30, ovvero con due di ritardo sulla prima ondata di bombardieri e quaranta minuti in anticipo sull'arrivo della seconda ondata, che iniziò il bombardamento quando i caccia italiani erano già rientrati per esaurimento dell'autonomia⁶⁴. Anche gli aerei tedeschi, dopo il loro intervento del 21 maggio, avevano sospeso le missioni sino alla notte sul 25 maggio, quando due Ju.88 dello Nachtjagdgeschwader.2 circuitarono sull'isola dall'una di notte sino alle prime luci dell'alba per proteggerla dagli attacchi degli Wellingtons.

Il crescendo degli attacchi aerei a partire dalle prime ore del 29 maggio aveva convinto i comandi dell'Asse ad istituire regolari crociere di caccia cominciando dal 1° giugno, che però non avevano incontrato aerei nemici sino alle ore 15,00 del 5 giugno, quando venti aerei tedeschi, fra Fw.190 e Bf.109, tutti dotati di serbatoi ausiliari⁶⁵, riuscirono ad intercettare un gruppo di bombardieri abbattendone uno. Nella stessa mattina venti bombardieri tedeschi - chiamati dal comando di Pantelleria per attaccare un incrociatore ed un cacciatorpediniere che stavano bombardando l'isola - erano arrivati quando le navi si erano già ritirate, pertanto, dopo avere incrociato a lungo attorno all'isola erano rientrati alla base⁶⁶. Quando calarono le tenebre la protezione dell'isola da altri eventuali attacchi navali fu assunta da un aerosilurante italiano che rimase ad incrociare nell'area dalle 23,00 sino alle 04,00 dell'indomani senza però avvistare alcuna unità⁶⁷. L'accentuarsi degli attacchi navali ed aerei su Pantelleria aveva messo in allarme i comandi dell'Asse, che si erano preparati a contrastarli spostando alcuni reparti caccia sugli aeroporti occidentali della Sicilia, data la loro minore distanza dall'isola. La mossa non era sfuggita alla attenta ricognizione alleata, che aveva subito avvertito le NAAF che nei giorni seguenti era possibile la presenza di un maggiore numero di caccia dell'Asse su Pantelleria⁶⁸.

Nella mattina del 6 giugno bombardieri medi della TAF in azione contro postazioni d'artiglieria avvistarono in lontananza caccia italiani, che però non impegnarono combattimento⁶⁹. Poco più tardi bombardieri leggeri DB7 del 184th Squadron furono aggrediti di sorpresa da cinque Bf.109 muniti di serbatoi ausiliari, che dopo una rapida passata si disimpegnarono in picchiata, evitando di essere attaccati alle spalle dagli Spitfire del 31st FG che scortavano i DB7. Nel brevissimo contatto a fuoco con i Bf.109 il 184th perse un bombardiere, che cadde in mare con un motore in fiamme mentre i Messerschmitt si allontanavano a tutto gas. Tuttavia i piloti del 31st FG si lanciarono all'inseguimento colpendo uno dei fuggitivi prima che riuscisse a sottrarsi al loro attacco.

Intorno alle 13,45 una formazione di Baltimore sudafricani in azione sulle batterie dell'isola fu intercettata da dodici caccia mentre stava iniziando la corsa di lancio. Gli aggressori - che secondo i sudafricani erano almeno otto fra Bf.109 e Fw.190 - eseguirono un attacco in linea da tergo danneggiando due bombardieri, prima di essere costretti a rompere il contatto dall'intervento dei caccia di scorta⁷⁰. Questi ultimi non reclamarono alcuna vittoria, però i due combattimenti con i DB7 e con Baltimore costarono due caccia ai tedeschi, che in cambio rivendicarono la distruzione di due bombardieri, probabilmente due Baltimore appartenenti alla RAF. Tuttavia secondo il bollettino della NATAF i due aerei sarebbero stati

64 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA. Il rapporto venne inviato presumibilmente alla fine di giugno su sollecitazione del Comando Supremo.

65 NATAF Int/Opsum No.75, AI/485, 6/6 (1943), AFHRA A-6011

66 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, F8/1, Cart. SL1-9, AUSSMA.

67 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, F8/1, Cart. SL1-9, AUSSMA.

68 Confidential - Intelligence K-34783, AFRHA A-6192, fr. 0964

69 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA e NATAF Int/Opsum No.76, AI/489, 7/6 (1943), AFHRA A-6011.

70 NATAF Int/Opsum No.76, AI/489, 7/6 (1943), AFHRA A-6011. Secondo questo bollettino i FW.190 avevano le estremità alari e le code dipinte di bianco.

solo danneggiati. I tedeschi non reclamarono invece la distruzione di un DB7, che invece era stato abbattuto, forse perché - data la velocità del loro attacco, tipo "mordi e fuggi" - non avevano avuto il tempo di accertarla⁷¹. I due piloti tedeschi abbattuti furono raccolti in mare da un idrovolante Walrus britannico, che stava cercando l'equipaggio del DB7 del 184th Squadron distrutto nel corso della mattinata.

Era invece andata a vuoto la crociera di trentuno caccia italiani, che intorno alle 13,00 avevano pattugliato il cielo dell'isola senza avvistare nemmeno uno dei duecentotrentotto velivoli nemici che nello stesso giorno avevano bombardato e mitragliato Pantelleria. Fu altrettanto deludente l'esito della ricognizione offensiva di tre aerosiluranti S.79, che fra le 21,00 e le 24,00 pattugliarono i dintorni dell'isola⁷².

Il 7 giugno, in conformità ai piani prestabiliti, l'aviazione alleata aumentò notevolmente la pressione su Pantelleria superando per la prima volta le quattrocento sortite giornaliere grazie al massiccio intervento dei bombardieri medi e pesanti. La maggiore parte degli attacchi fu concentrata sulle due grosse batterie costiere di Punta Karuscia, armate con quattro pezzi da 150mm, tre da 120mm e sei pezzi da 90mm, che difendevano l'accesso al porto e battevano le acque davanti all'unico tratto di costa pianeggiante adatto allo sbarco di truppe⁷³. L'Aeronautica Sicilia ed il II Fliegerkorps fecero il massimo sforzo per contrastare queste incursioni inviando sull'isola quasi l'intera forza caccia disponibile in Sicilia. Centoventicinque caccia, di cui cinquantasette italiani e sessantotto tedeschi, si diedero il cambio dalle undici del mattino alle nove di sera. Gli italiani ebbero poca fortuna. I tre pattuglioni di MC.202 e Messerschmitt.109G-6 italiani, che incrociarono su Pantelleria (rispettivamente fra le 11,15 e le 12,40, le 14,20 e le 15,50, e le 19,15 e le 20,25) non incontrarono aerei nemici per il semplice motivo che gli orari delle loro crociere risultarono completamente sfasati rispetto a quelli avversari.

Andò meglio ai tedeschi, che agirono soprattutto nella seconda parte della giornata. Una formazione di B-17 denunciò di essere stata attaccata con bombe a tempo mentre stava volando a circa 5.600 metri. Secondo gli equipaggi delle Fortezze Volanti l'attacco era stato eseguito da sei Fw.190 che incrociarono la loro formazione a circa 7.000 metri di quota⁷⁴.

Alle 14,00 circa, dodici P-40 del 57th Fighter Group (IX AF), impegnati in una scorreria, intercettarono quindici miglia ad ovest di Pantelleria una quindicina di caccia, che furono identificati come Messerschmitt e Macchi. I piloti dei P-40 affermarono di avere abbattuto due Bf.109 e danneggiato un MC.202. Una seconda pattuglia di sedici P-40 del 79th F.G. in crociera sull'isola fra le 18,40 e le 20,30 fu invece attaccata di sorpresa da quattro aerei, identificati come MC.202, che attraversarono in picchiata la loro formazione sparando come dannati. Nonostante la brevità del contatto, i cacciatori americani reclamarono la distruzione di due MC.202 senza subire perdite. In realtà la caccia italiana non prese parte a nessuno di quei combattimenti, di cui fu invece protagonista la caccia tedesca, che impiegò diciotto aerei nel combattimento delle 14,00, e venticinque in quello a più tarda ora. I tedeschi persero due aerei, ma asserirono di avere distrutto un bombardiere e danneggiato due caccia. Rientrarono invece alla base tutti gli aerei italiani impiegati nel corso della giornata sia nei pattugliamenti su Pantelleria che nelle acque siciliane. Il bollettino giornaliero della NATAF annunciò il mancato rientro di un solo bombardiere in picchiata A.36, abbattuto dalla contraerea di una unità navale, che era stata attaccata ad ovest dell'isola da una formazione di dodici A.36 del 27th Bomb Group (Light)⁷⁵.

71 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA.

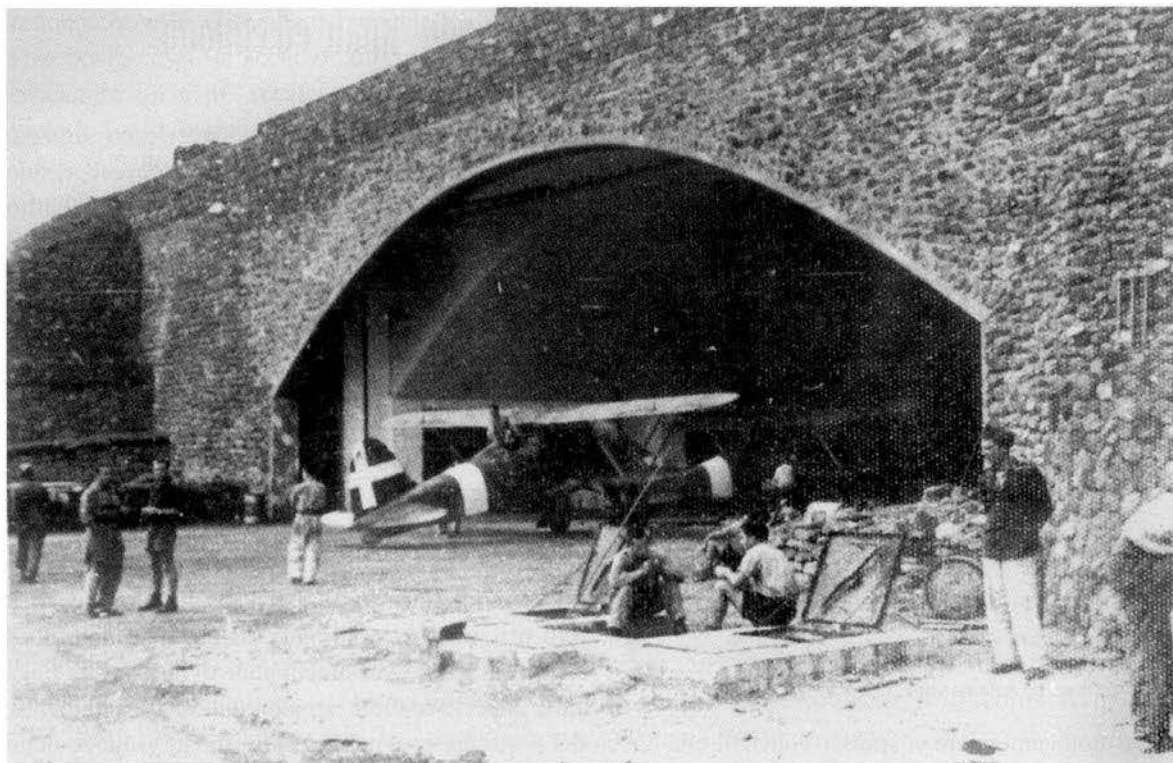
72 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, F8/1, Cart. SL1-9, AUSSMA. Circa il numero delle sortite degli aerei Alleati vedi: XII Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 3, p.2, AFHRA A-6192.

73 NATAF Int/Opsum N°77 AI 494, 8/6 (43) AFHRA A-6011.

74 Confidential (report) K-34783, AFRHA A-6192, fr. 0965.

75 I combattimenti del 7 giugno sono stati ricostruiti in base al bollettino NATAF AI 492, 7/6 (43) AFHRA A-6011.

Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA.



Pantelleria, l'ingresso al grande hangar in caverna (pgc. Nicola Malizia)

La giornata del 7 giugno era stata comunque discreta per il II Fliegerkorps, che ai pochi successi su Pantelleria ne aveva aggiunto uno abbastanza consistente per merito dei suoi assaltatori sull'aeroporto di Korba Nord (Tunisia) sede del XII Air Support Command. Alle ore 06,00, sedici Fw.190 erano arrivati di sorpresa a bassa quota su Korba bombardando e mitragliando gli Spitfire del 31st Fighter Group allineati sulle piste e gli adiacenti baraccamenti. Dieci minuti più tardi l'attacco fu ripetuto da una pattuglia di quattro Fw.190 proveniente da altra direzione. Il XII ASC ebbe due Spitfire distrutti e quattro danneggiati al suolo, venticinque feriti fra il proprio personale più un morto fra quello di un distaccamento del Sea Air Rescue ⁷⁶. L'azione dei Fw.190 non fu un clamoroso successo, tuttavia ebbe un certo effetto sul 31st FG, che concluse l'Operazione Corkscrew con 112 sortite in meno rispetto alla media degli altri Fighter Groups dell'Air Support Command⁷⁷. Nonostante la sua aggressività la Luftwaffe non tentò più di ripetere nei giorni seguenti operazioni di questo genere contro le numerose basi del XII ASC installate sui vecchi campi italo tedeschi della penisola di Capo Bon.

⁷⁶ NATAF Int/Opsum No.77, AI/494, 8/6 (43), AFHRA A-6011. XII ASC Pantellerian Campaign, AFHRA A-6192. Secondo una storia non ufficiale del reparto, gli aerei danneggiati sarebbero stati dieci, cfr.: Lamensdorf G. Rolland, Major, USAFR, "History of the 31st Fighter Group", p. 21. Secondo quest'ultimo due degli attaccanti sarebbero stati abbattuti dalla contraerea. Secondo Santoni A e Mattesini F. gli Fw.190 in azione il 7 sulla Tunisia sarebbero stati trentadue, che avrebbero attaccato Tefellone a sud di Kelibia, op. cit. p.393.

⁷⁷ XII Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 3, p.9, AFHRA A-6192.



Pezzo contraereo italiano (pgc. Gergo)

“Crescendo” finale ed epilogo

L'8 giugno l'aviazione anglo americana aumentò ulteriormente la pressione sull'isola eseguendo cinquecentodue sortite nell'arco delle ventiquattro ore, che aggiunsero altre 635 tonnellate di esplosivi a quelli scaricati nei giorni precedenti⁷⁸. Nello stesso giorno una forza navale fu inviata a bombardare l'isola, sia per dare più efficacia alla prima intimazione di resa lanciata dagli aerei alle sei del pomeriggio, sia per accertare la residua capacità reattiva delle batterie costiere. All'azione presero parte cinque incrociatori, otto cacciatorpediniere e tre motocannoniere⁷⁹. Poco prima di mezzogiorno, dopo alcune salve a lunga gittata degli incrociatori, i cacciatorpediniere serrarono le distanze coordinando i loro tiri sulle opere militari dislocate sul lato nord con la contemporanea incursione di oltre trenta B-17 sulle batterie costiere occidentali. Successivamente,

le tre motocannoniere si spinsero davanti alla bocca del porto per provocare ulteriormente il fuoco delle difese costiere. Delle sedici batterie esistenti nella zona ben poche erano ancora in grado di rispondere. Due accettarono la sfida, ma una fu subito zittita dalle bordate degli incrociatori. Ciò nonostante, poco dopo altre tre ripresero l'attività sparando alcuni colpi. Infine alcune mitragliatrici piazzate nella zona del porto sgranarono qualche raffica contro le motocannoniere, che - rese audaci dalla iniziale mancanza di reazione - si erano avvicinate a qualche centinaio di metri dalla riva⁸⁰.

Di questa impari battaglia conosciamo il succinto rapporto del sottotenente dell'Aeronautica D'Amico, responsabile della stazione radiotrasmissioni della R.A. installata su Monte Grande, che assicurava i collegamenti fra l'aeroporto di Pantelleria ed il Comando Aeronautica Sicilia: *“Alle 1125 le unità aprono il fuoco sull'isola dalla distanza stimata di 15 Km. Le unità sono in formazione di linea e battono tutta la zona costiera dalla parte N-N-W dell'isola. Le nostre batterie controbattono efficacemente. At ore 1140 una formazione di 36 quadrimotori attacca con bombe di grosso calibro le batterie costiere. Vedo un quadrimotore allontanarsi emettendo scia di fumo. Alle 1145 poiché dei colpi cominciano a cadere nelle vicinanze della stazione faccio allontanare il personale e rimango a fare l'avvistamento ed a passare le comunicazioni. Buona parte delle linee sono interrotte. Alle 1155 circa vedo una unità colpita et un'altra probabilmente colpita: ambedue unità cessano il fuoco coprendosi di cortine fumogene mentre altre le avvicinano. Alle 1210 circa le unità cessano il fuoco e si allontanano in direzione N-N-W.”*⁸¹.

Le notizie dell'attacco navale - fra l'altro già atteso dopo le segnalazioni delle coppie di MC.205 e Bf.109 che permanentemente sorvegliavano le acque intorno a Pantelleria - avevano subito scatenato la reazione dell'aviazione dell'Asse. La Luftwaffe aveva fatto immediatamente decollare da Trapani sette Fw.190 Jabo scortati da ventidue Bf.109, che, arrivati in zona alle 13,00, avevano rintracciato le navi

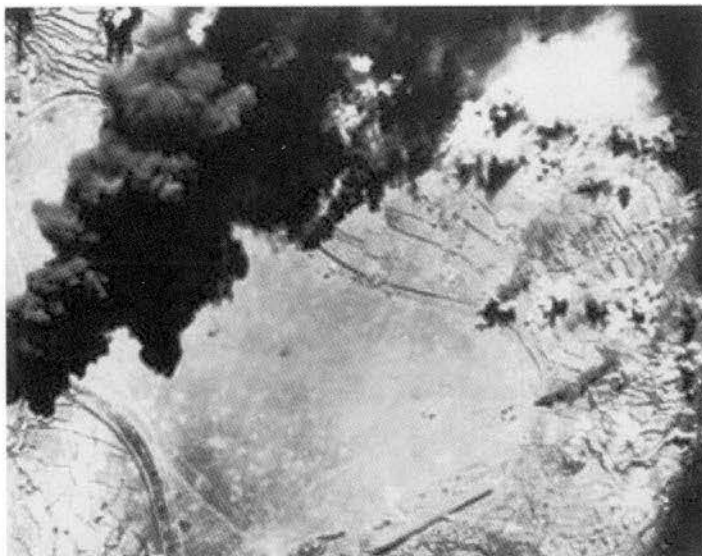
78 History of the XII AF chapt. XII pp. 18 e 19.

79 Incrociatori NEWFOUNDLAND, AURORA, PENBROKE, EURYALUS ed ORION, cacciatorpediniere WHADDON, TROUBRIDGE, TARTAR, JERVIS, NUBIAN, LAFOREY, LOOK OUT e LOYAL, e le motocannoniere 73, 77 e 84. (n.d.A)

80 XII Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 1, p.5, AFHRA A-6192.

81 “Comunicazioni intercorse tra Radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia”, p.2, AUSSMA, SL1/9.

britanniche in fase di allontanamento. Due bombe esplose accanto ad un incrociatore forse ne avevano danneggiato lo scafo, ma una leggera foschia aveva impedito ulteriori accertamenti. Comunque l'azione degli Jabo si era conclusa senza perdite nonostante la forte reazione contraerea. Altre due missioni di ricerca delle unità navali nemiche effettuate nel pomeriggio dal II Fliegerkorps con l'impiego di ventisette Fw.190 dello Schl.G.2 e trentacinque Bf.109 dello JG.53 non avevano dato alcun esito⁸².



Il campo della Marghana sotto le bombe.

La Regia Aeronautica - che già nella mattinata aveva infruttuosamente pattugliato per una ventina di minuti il cielo di Pantelleria con sette Bf.109 e

ventidue MC.202 - si era subito attivata lanciando tutti gli aerei disponibili contro le unità da guerra che bombardavano Pantelleria. La prima azione era stata eseguita da tre aerosiluranti S.79 scortati da quindici MC.205 del 1° Stormo decollati da Catania, alla quale doveva fare subito seguito l'attacco di otto MC.200 del 161° Gruppo armati di bombe, scortati da quattro Bf.109 e quindici MC.202. Le forze messe in campo dal generale Monti erano alquanto più modeste di quelle del II Luftkorps, tuttavia per riunirle era stato necessario rastrellare ogni assaltatore ed aerosilurante bellicamente efficiente sulle basi siciliane⁸³. Gli S.79 arrivarono al largo di Porto Pantelleria intorno alle 13,30, quando da un'ora circa le unità britanniche si erano allontanate verso sud ovest⁸⁴. La formazione navale non si era allontanata molto, quindi era ancora possibile rintracciarla. Tuttavia la missione degli S.79 fu annullata, poiché - essendo i MC.205 della scorta giunti al limite dell'autonomia - era escluso inviarli in pieno giorno in una zona infestata da caccia nemici⁸⁵. Anche in questa occasione - come in altre precedenti - la cronica mancanza sui caccia italiani degli indispensabili serbatoi ausiliari fece sentire i suoi deleteri effetti.

Non ci furono invece problemi di autonomia per i MC.200 decollati da Castelvetro, che insieme alla loro scorta incrociarono la formazione navale esattamente a 36° 35' N - 11° 30' E, appena dieci minuti dopo che gli S.79 avevano invertito la rotta. Trovato il bersaglio, gli anziani cacciabombardieri del 161° Gruppo andarono animosamente all'assalto, mentre i MC.202 e Bf.109 della scorta circuitavano ad alta quota, pronti a rintuzzare eventuali attacchi della caccia anglo americana. Uno degli ordigni lanciati dai MC.200 presumibilmente colpì una unità, infatti questa fu vista mettersi al traverso e fermarsi. Evidentemente i danni non erano gravi, perché poco dopo riprese a muoversi a velocità ridotta. Tuttavia l'azione dei cacciabombardieri italiani non era ancora conclusa. Qualche migliaio di metri più in alto, la loro scorta avevano ingaggiato combattimento con alcune decine di Spitfire accorsi per proteggere la formazione navale. Appena sganciate le loro bombe, i MC.200 si erano immediatamente arrampicati in quota, per

82 Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superaereo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

83 L'8 giugno 1943, l'Aeronautica Sicilia aveva efficienti: venti MC.205, quarantuno MC.202, sette Bf.109, tredici MC.200 bombe alari, quattro aerosiluranti S.79. Totale velivoli efficienti settantotto. Velivoli impiegati l'8 giugno centocinquantadue. Cfr.: Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superaereo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

84 Circa gli orari cfr. Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superaereo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

85 Telegramma Aeronautica Sicilia 0022853 a Superaereo del 9 giugno 1943, AUSSMA, SL4/41.



B-26 del 319th Bomb Group si avvicinano all'obiettivo. (USAAF)

poi tuffarsi nel combattimento con tanta foga che i piloti avversari ebbero l'impressione di essere stati affrontati dagli assai più temibili Fw.190⁸⁶. La mischia in quota si concluse con una perdita per parte. Un MC.200 cadde in mare. Il suo pilota, tenente Grignani, fu visto lanciarsi col paracadute 15 km. a nord est di Pantelleria, ma non venne rintracciato dall'imbarcazione di soccorso prontamente salpata dall'isola. Uno Spitfire fu abbattuto mentre altri quattro furono danneggiati⁸⁷.

Nella tarda serata quaranta caccia italiani fecero la loro maggiore e più fortunata scorreria su Pantelleria, dove trovarono molti bersagli, soprattutto fra i cacciabombardieri che stavano attaccando a bassa quota le batterie nella zona del porto⁸⁸. L'ululato dei motori spinti al massimo ed il fragore delle raffiche di mitragliatrice provenienti dall'area dei combattimenti furono chiaramente uditi anche dalla lontana postazione radio del sottotenente D'Amico sulla Montagna Grande, che subito ne informò il comando dell'Aeronautica Sicilia. Secondo i piloti italiani, i duelli aerei si sarebbero conclusi con risultati a loro nettamente favorevoli. Infatti essi rivendicarono sei Spitfire ed un P-38 sicuramente abbattuti più altri quattro Spitfire probabili, ed infine altri ventidue caccia variamente danneggiati. È invece più probabile che i caccia rivendicati fossero P-40 e non Spitfire⁸⁹. Da parte italiana, mancarono all'appello il capitano Ferrero e l'allievo ufficiale Cesari, ambedue caduti in mare con i loro MC.202 in un punto 5 Km a nord est

86 Int/Opsum No.78 AI/500 9/6, AFHRA A-6011.

87 Stralcio relazioni operative su azioni belliche svolte dall'Aeronautica Sicilia per difesa isola Pantelleria, allegato a "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI" AUSSMA Cart. SL4 - 55.

88 La formazione era composta da sei Bf.109, undici MC.205 e ventitré MC.202, Cfr: Stralcio relazioni operative su azioni belliche svolte dall'Aeronautica Sicilia per difesa isola Pantelleria, allegato a "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI" AUSSMA Cart. SL4 - 55.

89 Circa il tipo dei caccia Alleati impegnati nel tardo pomeriggio dell'8 giugno dalla formazione italiana, cfr: NATAF, Int/Opsum No.78 AI/500 9/6, AFHRA A-6011.

del porto di Pantelleria, e mai più trovati nonostante le intense ricerche⁹⁰. Anche la North African Tactical Air Force annunciò numerose vittorie - precisamente tre Bf.109 e tre MC.202 abbattuti, un quarto Bf.109 probabile, più un Bf.109, un MC.202 ed un Fw.190 danneggiati - senza però menzionare proprie perdite⁹¹. Una omissione, che lascia molti dubbi circa le vittorie "rivendicate" e quelle "ammesse" dalle due parti.

Alle 21,00 gli unici tre aerosiluranti S.79 efficienti della 279^a Squadriglia decollarono da Gerbini alla ricerca di un incrociatore e quattro cacciatorpediniere avvistati nelle acque a nord ovest di Pantelleria, ma dopo circa quattro ore di inutile pattugliamento in mezzo ad una densa foschia rientrarono singolarmente alla base con i siluri ancora appesi alle fusoliere⁹². Questo fu l'ultimo intervento della 279^a Sq. a favore di Pantelleria, perché all'indomani un pesante bombardamento su Gerbini distrusse gli ultimi aerosiluranti del reparto, più quattro del 131° Gruppo appena arrivati da Pisa, dove Superaereo li aveva prelevati dalla sua esigua riserva strategica⁹³.

Il 9 giugno, il II Fliegerkorps effettuò centoventi sortite. Dal sorgere del sole sino alle 11,00 pattuglie di quattro o cinque caccia tedeschi, eseguirono ricognizioni su Pantelleria e sulla zona di mare circostante, senza però mai impegnare combattimenti.

La prima battaglia aerea fu ingaggiata intorno alle 10,30, da quattordici MC.202 e quattro Bf.109 italiani, che intercettarono al largo dell'isola circa cinquanta bombardieri pesanti fortemente scortati da Spitfire e P-38, mentre stavano dirigendo sulle batterie di Punta Spadillo. Nell'aspro combattimento furono abbattuti il MC.202 del comandante del 151° Gruppo, capitano Natale Veronesi ed il Bf.109 del tenente Ugo Drago, comandante della 363^a Squadriglia, mentre il MC.202 del sottotenente Enrico Crabbia fu gravemente danneggiato. In compenso gli italiani rivendicarono sei Spitfire distrutti, più altri quattro probabili⁹⁴. Due delle vittorie furono aggiudicate a Drago, cui però rimase poco tempo per gioire del duplice successo. Avendo momentaneamente ridotto il gas per permettere al suo gregario di avvicinarsi



Il 9 giugno, quattordici MC.202 e quattro Me.109 italiani, intercettarono circa cinquanta bombardieri pesanti scortati da Spitfire e P-38, che stavano dirigendo sulle batterie di Punta Spadillo. Nell'aspro combattimento il comandante della 363^a Squadriglia, tenente Ugo Drago (nell'immagine), si aggiudicò due vittorie prima di essere a sua volta abbattuto. Tuttavia si salvò paracadutandosi. (collezione Ferdinando Pedriali)

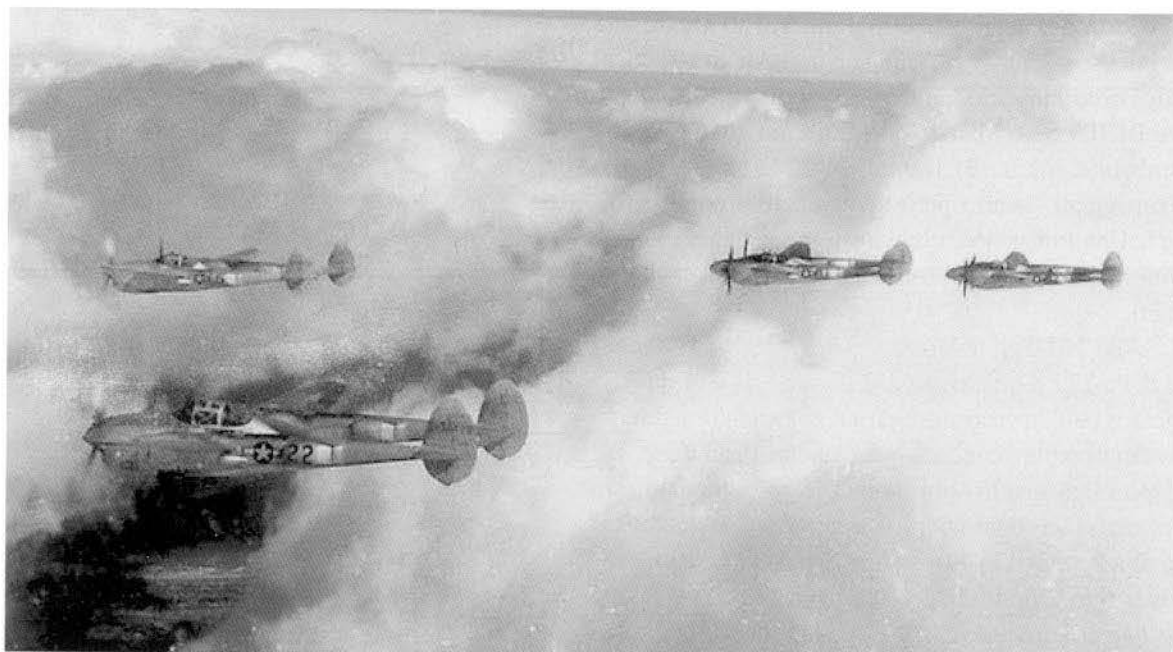
90 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA. Comunicazioni intercorse tra Radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia, SL1/9, AUSSMA. Nessuno dei tre piloti italiani lanciatisi in mare il giorno 8 giugno fu tratto in salvo nonostante le ricerche effettuate da imbarcazioni di Pantelleria e da una pattuglia di MC.202 che all'indomani sorvolò a lungo i tratti di mare dove era stati visti cadere, cfr. Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superareo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

91 NATAF, Int/Opsum No.78 AI/500 9/6, AFHRA A-6011.

92 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA. Comunicazioni intercorse tra Radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia, SL1/9, AUSSMA.

93 Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superareo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39. Per l'arrivo degli S.79 del 131° Gruppo cfr: tel. 3^a Aerosquadra n. OP.57308/S dell'8 giugno 1943 a Superaereo, AUSSMA Cart. SL2-12.

94 Due Spitfire furono rivendicati dal tenente Ugo Drago, Telegramma Aeronautica Sicilia Superareo 1175 X 10/6 1230, (10 giugno 1943), AUSSMA, SL4/41.



La posizione ad alta quota era preferita dai P-38 di scorta alle formazioni da bombardamento della XII Air Force. Nell'immagine una coppia di Lightning del 1st Fighter Group, alta fra le nuvole. (collezione Ferdinando Pedriali)

per riformare la coppia, Drago fu sorpreso dallo svelto pilota di uno Spitfire, che con una raffica gli seguì un'ala⁹⁵. Lanciatosi col paracadute, Drago ammarò a circa un chilometro dalla costa, riuscendo però a cavarsela con l'aiuto degli artiglieri di una batteria della Regia Marina. Il capitano Veronesi si lanciò col paracadute sulla verticale di Monte Grande, atterrando nei pressi della stazione radio del sottotenente D'Amico, mentre il sottotenente Crabbia cercò di salvare il suo Macchi danneggiato portandolo all'atterraggio sull'aeroporto dell'isola. Il caccia si fracassò, ma Crabbia rimase indenne. Sull'opposto versante, il 31st Fighter Group, rientrato in azione dopo le perdite inflitagli a Korba dai FW.190, rivendicò cinque vittorie - quattro MC.202 ed un Bf.109 - ammettendo la perdita di un solo Spitfire⁹⁶. Come in altre occasioni, sembra che ambedue gli avversari abbiano sovrastimato le proprie vittorie.

Nel pomeriggio la caccia tedesca intervenne su Pantelleria con novantasei aerei fra Bf.109 e Fw.190, che arrivarono in tre grosse ondate. Le prime due impegnarono combattimento con formazioni di B-17, B-25 e B-26 scortate da P-40 e P-38. La scorta dei bombardieri assicurò una buona difesa, ma in cambio perse cinque P-38 senza abbattere un solo aereo tedesco⁹⁷. Non subì invece perdite una squadriglia di otto A.36 sorpresa, mentre si accingeva a bombardare il porto, da una dozzina di Messerschmitt, che stava circuitando sulla zona per proteggere l'atterraggio di una dozzina di temerari Ju.52 da trasporto⁹⁸. Per sottrarsi all'improvviso attacco, gli A-36 fuggirono a tutto gas liberandosi contemporaneamente delle bombe. Più tardi una quindicina di Bf.109 tentò di attaccare una agguerrita formazione di B-17, ma fu tenuta a bada dal fuoco incrociato delle Browning dei bombardieri. Né americani né tedeschi ebbero perdite, ma i mitraglieri dei B-17 reclamarono quattro Messerschmitt abbattuti, più due probabili, colpiti prima che rinunciassero all'attacco⁹⁹. In realtà l'unico aereo perduto dal Fliegerkorps nel corso della giornata fu un Ju.88, non rientrato da una ricognizione offensiva condotta nella notte sul 10 insieme a dieci aerei dello

⁹⁵ Testimonianza del comandante Ugo Drago all'A. Intervista telefonica del 5 agosto 2002.

⁹⁶ NATAF, Int/Opsum No.79 AI/504 10/6, AFHRA A-6011

⁹⁷ Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superaereo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

⁹⁸ NATAF, Int/Opsum No.79 AI/504 10/6, AFHRA A-6011

⁹⁹ NATAF, Int/Opsum No.79 AI/504 10/6, AFHRA A-6011

stesso tipo nelle acque fra Capo Bon e Pantelleria.. Risultò deludente anche la scorreria effettuata all'imbrunire nella stessa zona da venticinque cacciabombardieri Fw.190, inviati ad intercettare un convoglio di navi alleate. Non avendo trovato l'obiettivo designato, gli Jabo si liberarono delle bombe lanciandole su un sommergibile, di cui rivendicarono l'affondamento¹⁰⁰.

Nonostante l'ininterrotto impegno di tutti i caccia disponibili in Sicilia, nella giornata del 9 l'Asse non riuscì a mitigare la violenza degli attacchi aerei, che con 651 tonnellate di bombe superarono tutti i precedenti record, soprattutto per merito dei cacciabombardieri e dei bombardieri leggeri che lanciarono il 55 % dell'intero quantitativo¹⁰¹. Secondo il parere di un attento osservatore come il capitano Veronesi, le batterie, che costituivano l'obiettivo primario di tutti gli attacchi, erano state *"colpite bene"*. *"Personalmente - riferì Veronesi - ho seguito numerosi attacchi di bombardieri quadrimotori in colonna di 6-8 pattuglie, spesso alternativamente di 3-4 bombardieri, scortati da circa 12 Spitfire di cui quasi la metà con bombe oppure da altrettanti Lockheed o talvolta non scortati. Si alternavano a queste formazioni di Lockheed con bombe presumibilmente da 500 libbre, che sganciavano in fila indiana. Una volta ne ho contati 22, altra volta 41. Infine un paio di volte ho avuto l'impressione che numerosi velivoli da caccia inglesi, per lo più naviganti in formazione di 6 in tre coppie in ala destra, facessero delle crociere sull'isola poco prima dell'arrivo dei bombardieri. L'antiaerea sparava pochi colpi. In una incursione ne contai una dozzina, in un'altra una ventina, e così per tutte le altre"*¹⁰².

Il 10 giugno, bassi cumuli di nubi e forte foschia sui campi tunisini ridussero il numero delle missioni realizzate dall'aviazione anglo americana nelle prime ore del mattino. I bombardieri strategici dovettero cancellare quindici missioni, ma dopo le 09,15 le loro formazioni si alternarono quasi senza intervalli sopra l'isola. Bombe di grosso calibro furono lanciate dapprima sulla zona nord orientale, poi il tiro fu spostato sulla zona nord occidentale. Appena i bombardieri ebbero finito il lavoro, i caccia di scorta si abbassarono per spazzare le strade con le mitragliatrici. Gli aerei da attacco in picchiata A.36 si dedicarono all'aeroporto ed alla vicina batteria antiaerea da 90mm. Una caserma fu parzialmente distrutta, mentre la pista d'atterraggio fu messa fuori uso da vasti crateri, sicché nelle ore successive ore nessun aereo da trasporto riuscì più ad atterrare. A parte i gravi danni materiali, le bombe non causarono perdite fra il personale dell'aeroporto, protetto in modo invidiabile da ricoveri in caverna praticamente impenetrabili.

Intorno alle 13,00 gli attacchi aerei furono sospesi mentre alcuni caccia sorvolavano l'isola lanciando manifestini con il testo della seconda intimazione di resa, in cui si esigeva una risposta affermativa da comunicare entro due ore mediante appositi segnali, in caso contrario sarebbero ripresi i bombardamenti. In effetti gli attacchi furono sospesi sino alle 15,15, ma subito dopo una imponente massa di bombardieri e cacciabombardieri riprese a martellare con ancora maggiore violenza, protetta ad alta quota da nutrite formazioni di Spitfire e P-40 pronte a rintuzzare la prevedibile reazione della caccia italo tedesca. A scopo preventivo, intorno alle 09,46 Spitfire decollati da Malta avevano attaccato a bassa quota l'aeroporto di Gela. L'incursione aveva però causato solo trascurabili danni alle installazioni e nessuna perdita al materiale di volo, quindi tutti i caccia efficienti sul campo avevano potuto decollare. Come di consueto ricognitori del II Fliegerkorps avevano pattugliato le acque intorno all'isola sino dalle prime ore del mattino. Nella tarda mattinata ventiquattro caccia tedeschi divisi in varie pattuglie si erano presentati su Pantelleria alla ricerca di bersagli. Quattro Messerschmitt avevano rovinato la missione di dodici arditi bombardieri in picchiata A.36 del XII ASC, costringendoli a mollare le bombe per sottrarsi all'attacco. Una volta alleggeritisi del carico offensivo, gli A.36 erano passati al contrattacco riuscendo - secondo quanto dichiararono i loro piloti - ad abbattere uno degli assalitori. Invece tre Spitfire erano stati meno fortunati degli agili assaltatori americani, concludendo repentinamente la loro missione sotto i micidiali

100 Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superaereo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-I 39.

101 History of the XII AF chapt. XII p. 18.

102 Relazione del capitano Natale Veronesi in data 10 giugno 1943, allegata a comunicazione Comando Aeronautica Sicilia N.002934/S del 13 giugno 1943, a Superaereo - Roma, AUSSMA SL2/11-11 Quater.



Chinisia maggio/giugno 1943. Un Mc.202 del 153° sta per decollare, mentre un altro a lato della pista in cemento sta scaldando il motore. (SMA).

colpi dei Messerschmitt.

I combattimenti più accaniti avevano però avuto luogo nel pomeriggio, immediatamente dopo la scadenza dell'ultimatum, quando sul cielo dell'isola erano comparse simultaneamente due grosse formazioni di caccia dell'Asse. Questa volta il II Luftkorps e l'Aeronautica Sicilia erano accorsi in massa all'appello lanciato da Pantelleria. Trentasei Bf.109 dello JG.53, diciotto MC.202 dei Gruppi 151° e 153°, e sei Bf.109 del 150° Gruppo, avevano fatto irruzione nel cielo dell'isola nel momento cruciale degli attacchi. L'aria era ingombra di aerei alleati di tutti i tipi, contro i quali i caccia dell'Asse si erano avventati dando il via ad un autentico carosello, di cui è difficile fornire un sintetico resoconto. Sappiamo che i Bf.109 dello JG.53 si erano tuffati da quota superiore su dieci Spitfire del 31st FG, i cui piloti, sebbene in posizione tattica sfavorevole, reagirono con prontezza distruggendo (secondo le loro rivendicazioni) uno degli attaccanti senza perdere un solo aereo. Ma questo fu solo un episodio marginale. In un altro combattimento gli aggressivi piloti dello JG.53 affrontarono una cinquantina di Marauder scortati da Kittyhawks, spedendo un bombardiere e quattro caccia a fracassarsi sulle rocce dell'isola e sopra le circostanti onde marine. Quasi contemporaneamente sedici P-40 del 79th FG impegnarono una mischia contro alcuni caccia, che i piloti americani correttamente identificarono come MC.202 e Bf.109. Attaccati impetuosamente in posizione tattica sfavorevole, gli americani dovettero soccombere, lasciando loro malgrado il campo agli aerei italiani, che rivendicarono la distruzione di cinque Spitfire, il danneggiamento di altri quattro caccia dello stesso tipo e di un paio di quadrimotori, senza subire perdite¹⁰³.

Alle 19.00 una seconda formazione di trenta caccia italiani era decollata dalle basi siciliane per portare aiuto ai difensori dell'isola, mentre questa era sotto attacchi di una intensità e frequenza, di cui i messaggi radio del sottotenente D'Amico possono dare solo una idea approssimativa:

"Ore 1610 - formazioni si susseguono. Tutte le nostre batterie sparano. Impossibile contare gli aerei. Ho fatto allontanare il personale. Sono rimasto solo. Tutta la stazione trema.

Ore 1612 - da ore 1500 incessanti incursioni aeree.

103 Telegramma Aeronautica Sicilia a Superaereo del 10 giugno 1943 ore 1810, AUSSMA, SL2/-12.

Ore 1615 attacco con bombardieri in picchiata.

[.....]

Ore 1735 - 25 bimotori attaccano in picchiata ed effettuano azione mitragliamento.

Ore 1800 - 12 quadrimotori et 14 Spitfire in picchiata attaccano isola.

Ore 1810 - 12 Spitfire attaccano in picchiata con bombe grosso calibro. Resistiamo sempre con morale levato.

Ore 1815 - 12 quadrimotori scortati attaccano isola zona costiera.

Ore 1820 - 12 quadrimotori scortati attaccano isola.

Ore 1825 - quadrimotori scortati effettuano azione bombardamento. Continui scuotimenti provocati esplosioni.

Apparati stazione soffrono molto. Incendio sviluppatosi vicinanze stazione. L'aria comincia a diventare irrespirabile".

Per inciso, la situazione era diventata assai drammatica sul Monte Grande, dove la stazione radio di D'Amico era situata in un'area piena di casematte e postazioni d'artiglieria – chiamata "Midway" dalla NATAF – che i bombardieri medi avevano avuto il compito di spianare con bombe da 500 e 1.000 libbre. Alcune delle postazioni erano già state colpite con perdite fra i militari che le presidiavano¹⁰⁴. L'accelerazione impressa alle incursioni e l'allargamento dei bombardamenti anche sulle postazioni difensive dell'interno dimostravano chiaramente che l'invasione dell'isola stava per cominciare.

Tutti i reparti aerei assegnati all' "Operazione Corkscrew" erano impegnati a fondo. Prima che il sole fosse tramontato, sull'isola si erano avvicendati 1.094 aerei, fra cui 258 "fortezze volanti" e 382 bombardieri medi, che avevano scaricato 5.197 bombe, quasi tutte fra le 500 e le 4.000 libbre (226,5 Kg. - 1.814,4 Kg). I piloti dei ventiquattro caccia italiani, che nella tarda serata stavano accorrendo a Pantelleria conoscevano bene la situazione, perciò quando, ad una ventina di chilometri a nord est dell'isola, avevano incontrato una formazione di nove A-20 e dodici B-17 scortata da circa quaranta P-40, l'avevano attaccata con una tale foga, che quasi fu loro fatale. L'attacco portato in picchiata da circa 7.000 metri di quota aveva avuto un immediato successo. Al primo passaggio gli italiani avevano centrato molti aerei. Un B-17 ed un A-20 "Havoc" erano precipitati in fiamme, ma nell'ansia di colpire i nemici neppure un caccia era stato rimasto in quota per coprire le spalle agli attaccanti. Pertanto dopo poco gli italiani furono improvvisamente presi da tergo da una cinquantina di Spitfire calatisi da alta quota. Alcuni caccia italiani riuscirono a disimpegnarsi e persino a contrattaccare, tanto che al ritorno i loro piloti reclamarono due Spitfire, di cui uno spacciato dal Bf.109 pilotato dal tenente Giovanni Chiale da Pinerolo, ma ben sette MC.202 mancarono all'appello¹⁰⁵.

Negli combattimenti successivi, a fronte di altre due vittorie, i tedeschi ammisero la perdita di due cac-



Il 10 giugno, nel cielo di Pantelleria nel convulso combattimento di ventiquattro caccia italiani contro oltre centodieci velivoli Alleati, fra cui novanta caccia fra P-40 e Spitfire, furono abbattuti un B-17, un A-20 e due Spitfire, uno dei quali fu aggiudicato al Bf.109 del tenente Giovanni Chiale, ma sette MC.202 non rientrarono alla base (nell'immagine Giovanni Chiale ai tempi in cui era allievo pilota - collezione Ferdinando Pedriali)

¹⁰⁴ Vedi "Attività aerea nemica sul territorio di Pantelleria d all'8-5- all'11-6-43", Santoni, op. cit. p. 108 Tavola 7.

¹⁰⁵ Tutti i caccia italiani che avevano partecipato alle azioni fra le 15,30 e le 16,00 rientrarono alla base (Cfr: Tel. Aeronautica Sicilia 0022874/S 10/6/43 in AUSSMA Cart. SL4/41). All'azione delle 19,30 circa avevano partecipato sei Bf.109 del 150° Gruppo, otto MC.202 del 151° Gruppo, dieci MC.202 del 153° Gruppo e sei MC.202 del 161° Gruppo. Non erano rientrati alla base: tre MC.202 del 151° Gruppo, un MC.202 del 153° Gruppo, tre MC.202 del 161° Gruppo, pilotati rispettivamente dal cap. Bevilacqua, ten. Celle, serg. Nava, all. uff. Franchi, ten. Marazio, s.ten. Soprani, m.llo Ravasio.



Kittyhawk P-40. Uno dei protagonisti della battaglia di Pantelleria. Operò sia come caccia che come cacciabombardiere, specializzandosi in attacchi di precisione sulle batterie.

cia. Pertanto un totale di nove aerei dell'Asse non rientrò alla base. Tuttavia i tedeschi, ai successi ottenuti nell'area di Pantelleria, ne aggiunsero altri due conseguiti da una formazione di ventidue Fw.190 scortati da ventisei Bf.109, che al mattino aveva a lungo incrociato fra Capo Bon e Pantelleria alla vana ricerca di una forza navale precedentemente segnalata in quella zona. Durante il rientro gli aviatori tedeschi avevano lenito la loro delusione spedendo nelle acque del Mediterraneo due P-40 appartenenti ad una pattuglia incrociata nei pressi di Capo Granitola. Nel bollettino dell'indomani la NATAF presentò una lunga lista di vittorie comprendente ventisei aerei nemici sicuramente abbattuti (quindici Bf.109, nove MC.202 e due Fw.190) più tre probabilmente abbattuti (due Bf.109 ed un Fw.190). Nel conto delle proprie perdite fu invece molto più sobria. Infatti, ammise solo un P-40, abbattuto a metà pomeriggio e depennò uno Spitfire, già nella lista perdite del bollettino emanato nella mattinata¹⁰⁶. Nessuno dei sette piloti italiani abbattuti fu ritrovato. Un idrosoccorso, inviato alla ricerca di eventuali superstiti, nonostante le sue vistose Croci Rosse fu costretto ad ammarare da caccia alleati, che lo mitragliarono ferendo uno degli specialisti a bordo. Ciò nonostante l'equipaggio riuscì a riparare i danni ed a rientrare alla base di Stagnone (Trapani)¹⁰⁷.

La debole reazione opposta dalle batterie costiere di Pantelleria all'attacco navale di due giorni prima aveva convinto il Comando Alleato che lo sbarco avrebbe potuto essere tentato senza eccessivi rischi¹⁰⁸.

¹⁰⁶ La ricostruzione delle azioni aeree del 10 giugno 1943 su Pantelleria è basata sulla seguente documentazione:

XII Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 1, AFHRA A-6192.

NATAF, Int/Opsum No.80 AI/508 11/6, AFHRA A-6011.

Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superareo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA.

"The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 21, Operations Bulletin No.3, AFHRA A-6192.

Comunicazioni intercorse tra Radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia, SL1/9, AUSSMA

Craven & Cate, op. cit. Vol.II.

Libretto dei voli del tenente pilota Giovanni Chiale, copia nell'archivio dell'A.

U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

¹⁰⁷ Aerosicilia a Superaereo, 1235 x 10/6 2400, AUSSMA SL4/41.

¹⁰⁸ The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 1, p.5, AFHRA A-6192.

Anche sul fronte aereo, la temuta reazione dell'aviazione italo tedesca aveva chiaramente mostrato i suoi limiti. Il Comando Alleato aveva potuto constatare che, al pari delle difese contraeree di Pantelleria, l'aviazione dell'Asse non era abbastanza forte da resistere ad un attacco condotto da una forza schiacciante come quella che stava per abbattersi sull'isola¹⁰⁹. Pertanto Eisenhower aveva deciso di rispettare i tempi in programma, fissando lo sbarco per il mezzogiorno dell'11.

La forza navale d'appoggio era già pronta a levare le ancore dal porto di Malta, mentre gli LCI attraccati alle banchine dei porti di Susa e Sfax avevano già imbarcato i reparti della 1st Infantry Division. Il concentramento dei mezzi da sbarco era però stato notato da ricognitori del II Fliegerkrpos, che nella notte sull'11 aveva inviato trentanove Ju.88 a bombardare il porto di Susa. La missione era stata puntualmente eseguita, senza però la possibilità di verificarne il risultato. Comunque all'alba dell'indomani tutti i tre convogli previsti dai piani dell' "Operazione Corkscrew" salparono regolarmente unendosi alle unità navali d'appoggio.

In attesa dell'arrivo della forza da sbarco nelle acque di Pantelleria, per tutta la notte pattuglie di Wellingtons ed Hurribombers dello Squadron 241 avevano tenuto desta la guarnigione con lanci di bombe e bengala. Quando i primi raggi del sole avevano reso più visibili i densi fumi provocati dagli incendi, si era avuta una lunga pausa di silenzio. Alle 07,45, preceduti da un sordo ronzio arrivarono dodici B-17 seguiti ad alta quota da caccia di scorta. Poi seguirono altre formazioni, e poi altre ancora, tutte scortate da caccia. Gli attacchi si susseguirono senza tregua sulle postazioni d'artiglieria attorno al porto e sulle opere difensive esistenti fra la città e la zona pianeggiante scelta per lo sbarco delle truppe britanniche. In poco più di due ore novecentoventitre aerei scaricarono 967 tonnellate di bombe su Pantelleria¹¹⁰.

Mentre i bombardamenti raggiungevano il culmine, i primi due convogli della task force da sbarco avevano raggiunto la zona di concentramento a circa otto miglia dal Porto di Pantelleria. Il fatto era stato segnalato ad Aerosicilia dalla stazione di Monte Grande, dalla quale il sottotenente D'Amico continuava imperterrito a trasmettere incurante della grandine di bombe:

"Ore 09,55 - Avvisto formazione navale per circa 280° Porto Pantelleria.

Ore 1000 - Circa 50 aerei massima parte quadrimotori attaccano violentemente isola. Aeroporto attaccato con estrema violenza. Incendio sviluppatosi imboccatura hangar. Attacchi aerei proseguono immutata violenza. Distinguo nettamente 13 unità di cui 3 abbastanza grosse. Altre unità sono in avvicinamento.

Ore 1015 - Comandante Ammiraglio Marina Pantelleria prega dare massima precedenza ai dispacci provenienti et per Supermarina.

Ore 1035 - Formazione navale attaccata da aerei nazionali¹¹¹.

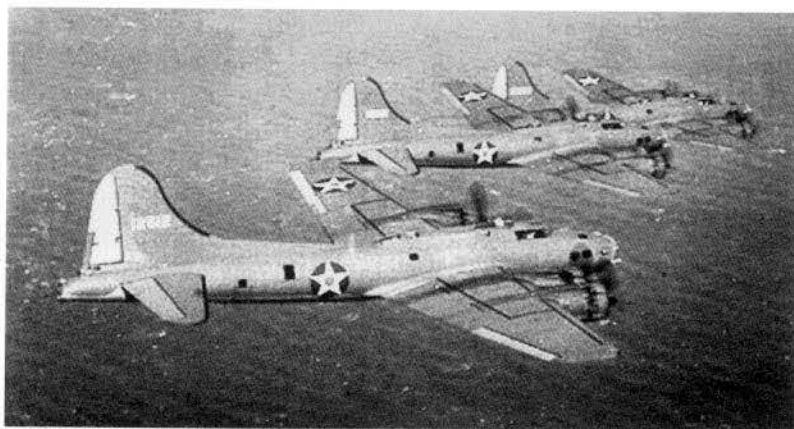
I mezzi navali procedevano lentamente, a non più di 5 nodi, muovendo verso il porto di Pantelleria e le spiagge circostanti. In prima fila procedevano i battelli d'assalto calati in acqua dalle navi da sbarco QUEEN EMMA, PRINCESS BEATRIX e ROYAL ULSTERMAN, seguiti da quindici LCI (Infantry Landing Craft), da quattro battelli antiaerei e due motocannoniere. Dietro venivano i cacciatorpediniere di scorta WHADDON, EGGESFORD, LAUDERDALE, LAMERTON e WHEATLAN, cui più tardi si erano aggiunti i trawlers RYSE, INGHOLM, BULL e HOY. Tutto attorno si muovevano gli spazzamine RHYE, CLACTON, POLRUAN e STORMAWAY, cui era stato affidato il compito di effettuare un intenso pattugliamento antisommersibile sino al termine delle operazioni¹¹². Completavano la forza navale quattro incrociatori del 15th Cruiser Squadron, che alle 10,32 aprirono il fuoco sulle batterie e su altri bersagli situati nella zona del Porto, affiancati dai piccoli calibri dei cacciatorpediniere e della cannoniera APHIS.

109 "Pantelleria Operations, June 1943, Dispatch by General Dwight Eisenhower", Annex 1, in: "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", AFRHA A-6192.

110 History of the XII AF chapt. XII pp. 17-19.

111 Comunicazioni intercorse tra Radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia, SL1/9, AUSSMA.

112 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 1, p.7, AFHRA A-6192.



Pattuglia di B-17. La quantità di bombe lanciate su Pantelleria fra l'8 maggio e l'11 giugno raggiunse le 6.301 tonnellate, di cui il 30% ad opera dei B-17 (nell'immagine).

L'impressionante susseguirsi delle bordate delle unità navali era certamente di buon conforto per i fanti britannici a bordo dei LCI, che stavano appressandosi alle spiagge. Ma nonostante il loro grandioso effetto, le bordate produssero più fracasso che danni. Una indagine successiva accertò che solo uno dei cannoni della difesa era stato messo fuori uso dal fuoco navale, nonostante la grande quantità di proiettili sparati sulle loro postazioni¹¹³.

Alle ore 10,05, ventisei Jabo Fw.190 dello SKG.10, protetti ad alta quota da diciassette Bf.109 dello JG.53 "Pik As", si erano lanciati all'attacco della task force alleata, incuranti dell'intenso fuoco contraereo delle unità navali e dell'occhiuta vigilanza dei caccia di copertura. Di questi ultimi si erano presi cura i Bf.109, che impegnandosi duramente avevano consentito agli Jabo di eseguire la loro azione. La mischia si era conclusa a favore dei veterani piloti dello JG.53, che avevano distrutto uno Spitfire senza subire perdite. Ciò nonostante, caccia e fuoco contraereo avevano ostacolato notevolmente gli Jabo, i cui lanci avevano appena danneggiato leggermente due unità da sbarco¹¹⁴. Secondo un comunicato dell'OBS, un secondo attacco sferrato alle 12,10 da altri trentaquattro Fw.190 scortati da ventiquattro Bf.109 aveva affondato dodici mezzi da sbarco ed un trasporto¹¹⁵. Successi non confermati dalle pubblicazioni ufficiali delle marine degli Alleati¹¹⁶.

Esistono invece alcuni elementi per confermare l'esito di un terzo attacco eseguito alle 12,40 da circa trentasei aerei che - secondo la NATAF - furono identificati come Bf.109 e Fw.190¹¹⁷. Ma era il solito errore di identificazione in cui spesso incorrevano gli anglo americani, quando un nemico attaccava deciso ed infliggeva danni, era ovviamente un tedesco. Si trattava invece di nove cacciabombardieri MC.200 del 161° Gruppo, scortati da nove MC.202 e sette Bf.109 del 150°, che sganciarono sulla task force alleata le loro diciotto bombe sub alari. Questa forza d'attacco rappresentava il massimo che l'Aeronautica Sicilia aveva potuto mettere in campo. Infatti nel mattino dell'11 giugno l'Aeronautica Sicilia aveva in tutto quarantacinque velivoli efficienti, di cui venti erano stati trattieneuti per la difesa degli aeroporti e di alcune unità italiane in navigazione lungo le coste della Sicilia¹¹⁸. L'azione degli MC.200 era stata decisa intorno alle 11,15 nel corso di una telefonata fra Monti ed il generale Santoro¹¹⁹. Quest'ultimo aveva appreso che

113 Report from professor S. Zuckerman, Scientific Advisor, NAAF, to Lt. Gen. Carl Spaatz, 20 July 1943, pp. 4 e 7. AFHRA, A-6005.

114 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA.

115 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA.

116 U. S. Navy, "The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II.htm. Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", Patrik Stephens Ltd., Cambridge 1980.

117 NATAF, Int/Opsum No.81 AI/523 12/6, AFHRA A-6011. Non risulta che alle 12,40 aerei tedeschi fossero in azione su forze navali (cfr.: Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA).

118 Tel. da Aerosicilia a Superaereo 0022900/S. del 11/6 (1943).

119 Il generale Giuseppe era Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica (n.d.A.)

i tedeschi stavano attaccando le forze navali nonostante circolasse già la sorprendente notizia che Pantelleria aveva capitolato. Pertanto Santoro aveva chiesto a Monti di mandare in azione i pochi cacciabombardieri disponibili *“con un po' di scorta, tanto per non dire che non abbiamo fatto niente”*¹²⁰. Per inciso i tedeschi erano stati informati della avvenuta resa sia da un ricognitore Me109, che alle 10,56 aveva visto sull'isola una bandiera bianca, che da un messaggio radio inviato dal loro minuscolo contingente ancora a Pantelleria¹²¹. La pattuglia di MC.200 riuscì ad arrivare sopra la task force, grazie alla protezione dei pochi MC.202 e Bf.109, che destramente neutralizzarono lo schermo protettivo fornito dai caccia Alleati. Nessun aereo italiano fu perduto, anche perché, sfruttato l'effetto sorpresa, tutti gli attaccanti si erano disimpegnati velocemente senza perdere tempo per valutare l'effetto della loro azione. Valutazione che fra l'altro era ostacolata da una leggera foschia, nel frattempo calata sulla zona¹²². Qualche bomba aveva comunque raggiunto il bersaglio. Infatti la NATAF confermò che una piccola unità era stata colpita da cacciabombardieri durante il terzo attacco, che indubbiamente era quello effettuato dai MC.200, ma che comunque non fu l'ultimo eseguito prima della fine della giornata¹²³.

All'azione avrebbero dovuto partecipare anche otto cacciabombardieri G.50 del 159° Gruppo (2° Stormo), che l'8 giugno, dopo il primo attacco navale contro Pantelleria, era stato trasferito d'urgenza da Pistoia alla Sicilia. Tuttavia, l'11 giugno, i G.50 erano rimasti a terra.¹²⁴ Non è chiaro il motivo. Al riguardo si possono formulare tre ipotesi. Forse il loro intervento fu ritenuto superfluo perché Pantelleria si era già arresa. Oppure perché non c'erano abbastanza caccia di scorta. Infine – e questa è l'ipotesi più attendibile – perché i cacciabombardieri Fiat non erano efficienti¹²⁵.

Alle ore 15,10 una robusta formazione di ventinove Fw.190 e quaranta Me 109 era ritornata all'attacco della task force. Anche questa volta i tedeschi avevano vantato grandi successi - un incrociatore probabilmente affondato - più uno Spitfire abbattuto. Ma contemporaneamente avevano ammesso la perdita di tre Fw.190¹²⁶. Mancano gli elementi per confermare l'affondamento dell'incrociatore, tuttavia nel corso della giornata i tedeschi distrussero in totale tre Spitfire, nonostante le ammissioni della NATAF si fermino a due soli aerei¹²⁷.



Spitfire Mk.V del 52nd F.G. su una base tunisina.

120 Registrazione di comunicazione telefonica contenuta nella cartella IT 1152A dell'AUSSME, parzialmente riportata anche da Santoni A., op. cit. p. 116 e segg.

121 Da Romulus (Ufficiale di collegamento con l'OBS) a Superaereo, 12 / 6 / 43 ore 1305, AUSSMA SL4/4.1

122 Tel. da Aerosicilia a Superaereo 0022900/S. del 11/6 (1943).

123 NATAF, Int/Opsum No.81 AI/523 12/6, AFHRA A-6011.

124 Relazione "Aeronautica" di ignoto autore, p. 8. Intelligence MAAF: Italian documents, AFHRA A-6084, fr. 1901.

125 Secondo l'estensore della Relazione "Aeronautica" (Intelligence MAAF: Italian documents, AFHRA A-6084, fr. 1901) i G.50 avevano già ricevuto l'ordine d'operazione che fu poi revocato all'ultimo istante. Siamo invece del parere che l'appena trasferito 159° Gruppo non avesse aerei in efficienza bellica. Infatti il 159° Gruppo non fu neppure menzionato nelle situazioni dei reparti efficienti, di cui al Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superaereo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

126 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA. Uno Spitfire fu abbattuto alle 15,45 dal Bf.109 dell' Oblt. Franz Schiess dello JG.53. (Luftwaffe Fighter Claims extracted from BA-MA 35-mm. micro-films)

127 NATAF, Int/Opsum No.81 AI/523 12/6, AFHRA A-6011. L'abbattimento di due Spitfire fu attribuito rispettivamente al Feldwebel Martin von Vacano ed all'Oblt. Willi Klein, ambedue dello JG 53. . (Luftwaffe Fighter Claims extracted from BA-MA 35-mm. micro-films)



L'aggressivo profilo di un assaltatore Fw.190.

In conclusione, nonostante i suoi numerosi attacchi nella giornata dell'11, l'aviazione dell'Asse ottenne un solo successo accertato: una piccola unità navale, che analizzando la sequenza degli attacchi riportata nel bollettino NATAF, risulta probabilmente colpita dai MC.200 del 161° Gruppo e non dai Fw.190 tedeschi.

Comunque le ultime missioni aeree della giornata furono tutte eseguite dal II Fliegerkorps, che alle 18,00 - sette ore dopo la capitolazione dell'isola - inviò diciannove Messerschmitt ad eseguire una crociera offensiva quando non c'erano più aerei alleati da affrontare. Altri sei Bf.109 furono inviati poco più tardi per effettuare una ricognizione a raggiera attorno a Pantelleria onde accertare la posizione e le rotte delle unità navali alleate¹²⁸. Queste unità furono attaccate a tarda sera da quaranta Ju.88, ed all'indomani all'alba da altri diciannove Ju.88. Nonostante il buon spiegamento di forze, i risultati furono praticamente nulli a fronte della perdita di un bombardiere Ju.88 e di un ricognitore notturno He.111¹²⁹.

La breve, ma intensissima azione aeronavale alleata concentrata nelle poche ore antimeridiane dell'11 aveva infranto la volontà di resistenza del Comando dell'isola, ammesso che questo l'avesse mai avuta nella misura necessaria. Alle 11,25 il comandante della Piazza Marittima di Pantelleria, ammiraglio Pavesi, aveva fatto esporre i segnali di resa¹³⁰. L'improvviso cedimento di Pantelleria ispirò il trionfale bollettino emesso all'indomani dalle NAAF: *"Per la prima volta nella storia, Forze Aeree hanno eseguito una conquista territoriale senza l'aiuto di forze terrestri quando ieri Pantelleria si è arresa prima dell'arrivo delle forze d'invasione. Dopo la capitolazione la nostra offensiva si è trasferita sull'isola di Lampedusa"*¹³¹. Contemporaneamente la NATAF rivendicò la distruzione di ventisette aerei dell'Asse nei combattimenti avvenuti nel pomeriggio durante gli attacchi contro le unità navali¹³². Una cifra esagerata, da ridimensionare ampiamente. Infatti le reali perdite ammontarono a tre Fw.190, un Ju.88 ed un He.111¹³³.

Nei cinque giorni successivi la resa, il II Fliegerkorps continuò ad attaccare le unità alleate rimaste

¹²⁸ Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA

¹²⁹ Santoni e Mattesini, op. cit. p. 367.

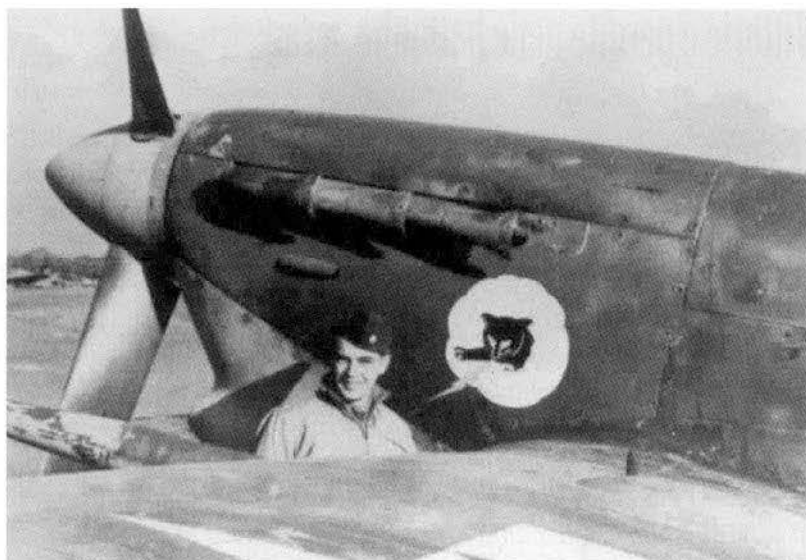
¹³⁰ Santoni e Mattesini, op. cit. p. 366.

¹³¹ NATAF, Int/Opsum No.81 AI/523 12/6, AFHRA A-6011.

¹³² History of the XII AF chapt. XII p. 17.

¹³³ Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SL1-9, AUSSMA.

Spitfire Mk.V del 31st F.G., un dei gruppi caccia dell'USAAF attivo nel settore mediterraneo sino dall'inizio dell'Operazione Torch.



attorno a Pantelleria per sostenere il consolidamento dell'occupazione. Nonostante il rilevante numero di sortite - complessivamente quattrocentosei - il II Fliegerkorps ottenne modesti successi. Il 14 riuscì ad affondare due unità della Royal Navy - la piccola cisterna EMPIRE MAIDEN da 813 tonn. e la motocannoniera MGB-648 - mentre il 16 danneggiò leggermente il cacciatorpediniere PETARD¹³⁴.

Queste ultime azioni chiusero praticamente la battaglia di Pantelleria. Il contributo dell'arma aerea tedesca, sebbene superiore a quello della Regia Aeronautica, si limitò all'intervento di un paio di Geschwader da caccia (JG.53 e JG.27), di uno d'assalto (Schl.2) ed all'indiretto appoggio di un centinaio di JU.88, che avevano le loro basi nelle Puglie. Ovviamente la resistenza di Pantelleria avrebbe potuto essere prolungata per almeno una o due settimane, qualora fosse stata sostenuta da maggiori forze aeree e da un comandante più determinato. Dato che la conquista dell'isola costituiva una delle tappe fondamentali per l'invasione della Sicilia, una resistenza più prolungata avrebbe avuto incalcolabili conseguenze sulle future operazioni alleate¹³⁵.

Subito dopo l'occupazione di Pantelleria gli Alleati dovettero affrontare il problema di prevenire o quanto meno porre un freno ai continui raids tedeschi sull'isola. A partire dal 14 giugno il XII ASC dovette istituire un sistema di pattuglie, ognuna composta da sei P-40, per assicurare la protezione alle forze navali stazionanti nelle acque di Pantelleria. Ma all'indomani questo servizio non riuscì ad evitare la fulminea scorreria di una dozzina di velocissimi Fw.190, i quali, sganciate le bombe sopra il porto, se la filarono indenni a bassa quota¹³⁶. Anche dopo avere aumentato il numero delle pattuglie mettendo in campo gli Spitfire, e persino agli A.36, il XII ASC non riuscì a fermare gli altri attacchi. Il 18 nonostante diciassette pattuglie si avvicinandessero dall'alba a dopo il tramonto del sole, alle 16,30 circa, Pantelleria fu attaccata da dodici Ju.88 scortati da otto Bf.109. I sei P-40 del 99th Fighter Squadron della pattuglia di turno cercarono di intercettare i bombardieri, ma uno di loro fu danneggiato in un confuso e poco remunerativo combattimento, che non costò alcuna perdita alla formazione tedesca. Per il momento anche gli Alleati fecero l'esperienza che era molto difficile difendere Pantelleria con reparti caccia dislocati sui lontani aeroporti della Tunisia¹³⁷.

134 Royal Navy, "British Merchant Vessels lost or damaged by enemy action during second world war" p.48. Santoni e Mattesini, op. cit. p. 368.

135 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV p.33. AFHRA A-6202.

136 NATAF AI 424, 15/6, AFHRA A-6011.

137 NATAF, AI 533, 18/6 e AI 534, 19 June, AFHRA A-6011.

Vittorie e perdite nelle battaglie aeree

Nonostante l'impegno ed il valore dei suoi piloti, l'aviazione dell'Asse non aveva potuto respingere nemmeno uno dei numerosissimi attacchi aerei contro Pantelleria, e neppure era riuscita a ridurre la loro intensità, se non raramente ed in misura irrilevante. Oltre che dalla insufficienza delle forze impiegate in rapporto a quelle avversarie, l'efficacia degli interventi dell'aviazione italo tedesca era stata ridotta dall'abile impiego fatto dall'avversario dei suoi perfezionati sistemi di radiolocalizzazione. Proprio grazie all'opera dei suoi radar, l'aviazione anglo americana aveva potuto eludere buona parte dei rari interventi in massa della caccia dell'Asse. Un vantaggio che l'Aeronautica Sicilia ed il II Luftkorps cercarono più volte di neutralizzare con alterna fortuna. Per usare le parole del generale Monti: *"Durante periodo 1-11 giugno poiché efficienza velivoli caccia non permetteva esecuzione crociere continue zona Pantelleria, si è cercato di effettuare crociere saltuarie in forza, nelle ore in cui normalmente l'attività del nemico era più intensa. Scarsa frequenza con la quale sono stati impegnati combattimenti è da attribuire al servizio radio localizzatore nemico, che permetteva al Comando avversario [di] sgomberare dal cielo dell'isola propri velivoli, quando i nostri erano in avvicinamento. Da parte nostra non è stato possibile sfruttare radiolocalizzatori"*¹³⁸.

La responsabilità per il mancato sfruttamento dei radiolocalizzatori per la difesa di Pantelleria ricade sulla Luftwaffe. Il 21 maggio, due giorni dopo che le bombe avevano distrutto l'unico apparato Wurzburg D esistente nell'isola, i tedeschi avevano portato in Sicilia anche il superstite, e molto più importante, apparato da avvistamento lontano tipo Freya, togliendo l'unico mezzo con cui era possibile allertare con ampio preavviso sia i mezzi di difesa di Pantelleria, sia i reparti caccia italo tedeschi pronti ad accorrere dalle vicine basi siciliane¹³⁹. Sinché i radar di Pantelleria erano stati in funzione, le loro informazioni avevano fornito un valido aiuto alle difese della Sicilia. Dato il loro ampio raggio d'azione, avevano sempre rilevato le formazioni aeree dirette verso la Sicilia, costituendo inoltre un serio pericolo per tutti i convogli che si avvicinavano al Canale di Sicilia, rilevandone posizioni e rotte a beneficio dei bombardieri e sommergibili italiani e tedeschi. A nulla era valso un tardivo appello del Comando Supremo all'O.B.S. affinché i radar di Pantelleria fossero ripristinati¹⁴⁰. La loro mancanza aveva fra l'altro reso inutile la presenza sull'isola dell'ultima sezione di quattro MC.202, pertanto il 3 giugno, Monti ne aveva chiesto ed ottenuto il ritiro in Sicilia, dove sarebbe stata sicuramente meglio utilizzata. La mancanza di un radar - come evidenziato da Monti - riduceva anche l'efficacia delle azioni a favore dell'isola della caccia e degli aerei d'attacco partenti dalle basi siciliane. Le sole indicazioni utili per indirizzare l'intervento della caccia, erano quelle raccolte dai ricognitori inviati sul canale di Sicilia e dalla stazione radio dell'Aeronautica sul Monte Grande, dove il sottotenente D'Amico aveva continuato la sua attività anche sotto le bombe. Ovviamente né le informazioni dei ricognitori né i radiogrammi di D'Amico potevano surrogare quelle molto più precise e tempestive fornite da un radar di lunga portata.

La situazione aveva provocato un intervento del Capo di Stato Maggiore Generale, Ambrosio, che in mancanza d'altro aveva chiesto a Superaereo di organizzare *"almeno saltuarie crociere di protezione sul cielo di Pantelleria"*¹⁴¹. Forse Ambrosio confidava nell'utilità di tali missioni per contenere gli attacchi, senza considerare che contribuivano a logorare la caccia con le crociere, in cui mancava l'assoluta certezza di impegnare il nemico. Proprio a causa della mancanza di un radar sull'isola, nel periodo 25 maggio -

138 Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superareo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39, p.6.

139 Pesce Giuseppe, "Guerra attraverso l'etere nel Teatro Mediterraneo", Ufficio Storico S.M.A., Roma 1978, p. 93.

140 Comando Supremo per Supermarina, Superaereo, O.B.S. et pc. Superesercito, 20 117 1/6 1805 (1° giugno 1943), AUSSMA SL2/11-11 Quater.

141 Comando Supremo, messaggio del 3 giugno 1943, NR.51052/OP/At. Superaereo et OBS e p.c. a Supermarina, AUSSMA, SL2/11-11 Quater.

11 giugno sulle 383 sortite offensive, eseguite su Pantelleria dalla Regia Aeronautica, solo in 212 erano stato realizzato il contatto con il nemico. Anche i tedeschi avevano menato parecchi colpi a vuoto, ma in generale avevano avuto migliore fortuna e meno perdite. In totale gli italiani avevano eseguito 395 sortite, incluse quelle dei caccia ricognitori, che sommate alle 802 tedesche, portavano il totale a 1.197 sortite. Uno sforzo considerevole, ma comunque soverchiato quello degli Alleati, che nello stesso periodo avevano totalizzato 5.252 sortite, eseguite oltretutto col vantaggio di arrivare sempre sul bersaglio¹⁴².



Giugno 1943, Fw.190 dello SchG2 decolla con una bomba di grosso calibro. (SMA)

Una relazione sulle operazioni di Pantelleria compilata dalla NAAF Operations Analysis Section, evidenziò che nel periodo 15 maggio - 11 giugno, la loro aviazione aveva perduto cinquantasette caccia e sedici bombardieri¹⁴³. Quattordici di questi aerei erano stati abbattuti sull'isola, alla cui contraerea venne pertanto accreditata la distruzione di un magro 0,29% dei velivoli impegnati negli attacchi¹⁴⁴. Un risultato appena un terzo della media delle vittorie della Flak tedesca (1%), che però a volte riusciva ad abbattere oltre il 2% degli attaccanti con una concentrazione di pezzi inferiore a quella esistente a Pantelleria. Tuttavia, nel caso di Pantelleria la modesta percentuale di abbattimenti è correlata al fatto che, eccetto sei moderni pezzi Ansaldo 90/53 effettivamente funzionanti, l'artiglieria contraerea dell'isola era formata in massima parte da 76/40, che non avevano né prestazioni balistiche né centrali di tiro adeguate ai moderni e veloci aerei di ultima generazione¹⁴⁵. Inoltre nessuna batteria aveva radar per la direzione del tiro come quella della Feak.

Il conteggio delle vittorie aeree rivendicate dall'aviazione Alleata merita una ponderata valutazione. I piloti delle NAAF dichiararono di avere distrutto in combattimento, fra il 15 maggio e l'11 giugno, 236 aerei nemici, di cui 196 caccia, 38 bombardieri e due Ju.88¹⁴⁶. Su questo totale, i cinque gruppi caccia del XII Air Support Command attribuirono la non modesta quota di trentuno Bf.109, sette Fw.190 e quindici MC.202, dimostrando in ogni caso di essere più moderati degli altri reparti delle NAAF, soprattutto di quelli da bombardamento, le cui rivendicazioni furono molto più alte di quelle dei caccia¹⁴⁷.

Secondo un rapporto inviato a Roma dal Comando Aeronautica Sicilia dopo la conclusione della battaglia per Pantelleria, nel periodo 15 maggio - 11 giugno i caccia italiani si accreditarono quindici vittorie certe e nove probabili, quelli tedeschi: trentatré vittorie certe e due probabili. Le perdite nelle operazioni

142 "History of the Twelfth Air Force", chapt. XII p. 18.

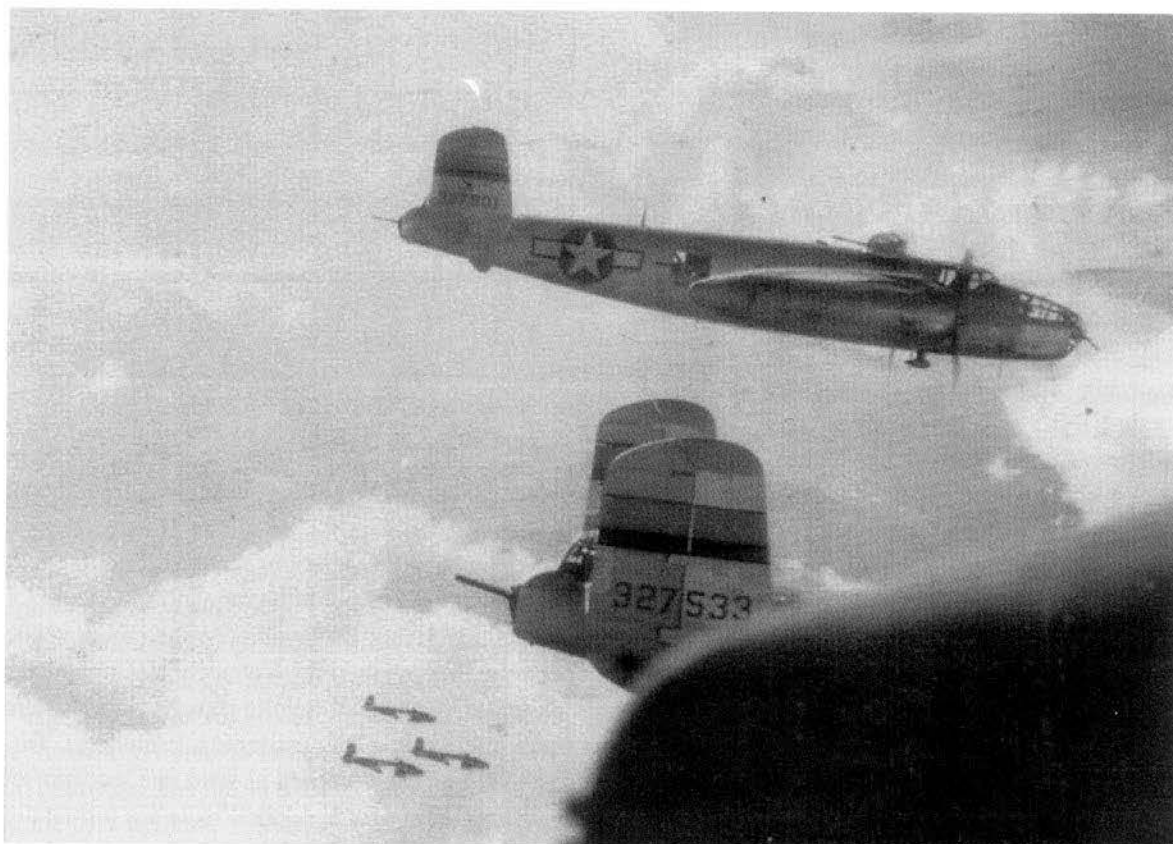
143 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 3, p.3, AFHRA A-6192.

144 Le cifre delle perdite Alleate a Pantelleria sono tratte da History of the XII Air Force chapt. XII p. 18. Riportiamo per intero il relativo paragrafo. "From 8 May through 11 June Allied aircraft flew 5,252 sorties over Pantelleria. Considering the intensity of our Air offensive and the fact that a fortified island, long vaunted impregnable, was subjugated by Air attacks supplemented only by naval bombardment, the Allied Air forces losses were slight. During the period 15 May to 11 June, total losses consisted of 57 fighters and 16 bombers, while enemy losses were 196 fighters and 40 bombers. Over Pantelleria itself, four Allied aircraft were definitely destroyed, ten were missing, and sixteen were damaged". Secondo Rust Ken (op. cit. p. 19) i 16 aerei danneggiati furono colpiti dalla contraerea di Pantelleria.

145 Zuckerman Report, 16 July 1943, "Report on DC and AA gun defenses", AFHRA A-6005.

146 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 3, p.3, AFHRA A-6192.

147 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 2, AFHRA A-6192



Formazione di B-25 del 310th B.G., un gruppo veterano dell'Operazione Torch.

su Pantelleria dichiarate dalle due aviazioni dell'Asse per lo stesso periodo ammontarono ad undici aerei tedeschi e tredici italiani¹⁴⁸. Pertanto in totale l'Asse rivendicò cinquantanove vittorie nei combattimenti aerei, che unite alle quattordici ottenute dalla contraerea, corrispondono sorprendentemente alle settantatre perdite ammesse dagli Alleati fra il 15 maggio e l'11 giugno¹⁴⁹, in massima parte dovute alle operazioni su Pantelleria. Una coincidenza, che semmai aggiunge merito ai cacciatori italiani e tedeschi, che sicuramente danneggiarono anche una buona parte degli oltre duecento aerei, che il Service Command della XII Air Force dovette sottoporre a varie riparazioni fra il 15 maggio e l'11 giugno¹⁵⁰. Fra questi ultimi, almeno sedici furono danneggiati dalla contraerea di Pantelleria¹⁵¹.

Non sono invece attendibili tutte le vittorie rivendicate dalle NAAF. La loro pretesa di avere abbattuto duecentotrentasei aerei deve essere generosamente ridimensionata, poiché le perdite l'Asse ammontarono in realtà a soli trentaquattro aerei. Comunque si può concludere che, mentre l'aviazione dell'Asse inflisse alle NAAF perdite pari all'1,12 % delle loro sortite, essa patì perdite pari al 2 % delle sue sortite. Considerata la grande disparità fra le forze in campo e la difficoltà di intercettare il nemico senza l'ausilio dei radar, le vittorie dei cacciatori italiani e tedeschi meritano comunque un ottimo apprezzamento.

148 Azioni nemiche su Pantelleria ed azioni aeree di contrasto dell'Asse 8 maggio - 11 giugno 1943, Cart. SLI-9, AUSSMA.

149 "History of the Twelfth Air Force" Chapt. XII p. 18, AFHRA A-6202.

150 "History of the Twelfth Air Force" Chapt. XII p. 22, AFHRA A-6202.

151 "History of the Twelfth Air Force" Chapt. XII p. 18, AFHRA A-6202.



Comiso 22 maggio 1943 Bf.109G dello Jagdgeschwader 53. (BDA)

La situazione logistica di Pantelleria

Mentre la resistenza in Tunisia era quasi alla fine, Supermarina, da cui dipendeva il comando della Piazza Marittima di Pantelleria, cominciò a preoccuparsi di alleggerire i problemi logistici dell'isola, pertanto prese in esame lo sfollamento della popolazione in Sicilia o nel continente. Il problema fu prospettato il 2 maggio dall'ammiraglio Riccardi al Comando Supremo, però in modi vaghi, che non facilitarono certamente una concreta e radicale soluzione¹⁵². Quando l'evacuazione dei civili ebbe inizio, era già iniziato il blocco aereo e navale, pertanto l'operazione era diventata assai più difficile e rischiosa, anche ricorrendo ai velivoli da trasporto italiani e tedeschi che, sino ad allora appena scaricati i rifornimenti erano rientrati vuoti a Castelvetro. Il comandante del 151° Gruppo Caccia, capitano Veronesi, abbattuto il 9 giugno sul Monte Grande, in serata era già nell'aviorimessa sotterranea in attesa di un aereo per rientrare al proprio reparto. Durante l'attesa fu presente all'imbarco di un gruppo di civili che procedette penosamente fra un bombardamento e l'altro. *“Ho assistito ad una di queste scene – racconta Veronesi - I Capi Equipaggio dei nove trasporti (due italiani e sette tedeschi) scaricato il materiale escono dall'aviorimessa con le braccia aperte, li seguono in colonna 20 o 22 profughi con valigie e fardelli: hanno il viso emaciato, stanco, avvilito e timoroso. Mentre si effettuano le operazioni di scarico e d'imbarco si presenta sul cielo una formazione di 6 quadrimotori, che però sganciano altrove; e poi si presenta uno Spitfire a media quota sul campo. Lo sparare di un cannoncino appena smontato dall'aeroplano (tre S.81 avevano appena portato due mitragliere Scotti da 20 mm e molte munizioni per armi contraeree¹⁵³) e messo in azione presso l'aviorimessa, il rapido rifugiarsi dei camion e della gente nell'aviorimessa, terrorizzano i profughi, alcuni dei quali, impietriti, non hanno la forza di reagire e muoversi. Ritorna la quiete e continuano le operazioni d'imbarco”*¹⁵⁴. La sera precedente tre S.81, scaricati rifornimenti, erano rientrati a Castelvetro con una sessantina di civili, mentre i tre S.81 arrivati con le mitragliere, nella sera stessa ri-

152 “Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale”, Vol.IV, SME Ufficio Storico, p.122.

153 I tre S.81 erano pilotati rispettivamente dal tenente Migliorini Renzo da Trieste, dal sottotenente Massa Giulio da Taranto e dal maresciallo Massantini Torriero da Livorno. Comunicazione telefonica 1323 da Aeronautica Sicilia a Superareo del 9 giugno 1943, AUSSMA, SL2/2.

154 Relazione del Capitano Pilota Veronesi Natale, allegata a com. da Aeronautica Sicilia 0022934 a Superareo del 13 giugno 1943, Allegato . AUSSMA, SL1/B-1 39.

partirono con sessantacinque civili e dieci militari¹⁵⁵. Infine all'indomani sera due S.81 portarono in salvo altri cinquanta profughi¹⁵⁶. Con questo gruppo, che fu l'ultimo a lasciare l'isola prima della capitolazione, il totale dei civili evacuati fu di poche centinaia, compresi quelli presi a bordo dei numerosi Ju.52 tedeschi, che continuarono i voli di rifornimento sino alla vigilia della capitolazione.

I tardivi espedienti per sfollare parte della popolazione l'isola alleggerirono in misura irrilevante il problema della distribuzione delle riserve di alimentari e medicinali sotto gli attacchi aerei, mentre lasciarono invariato il dilemma di come garantire la sicurezza a migliaia di civili. Un dilemma che forse angustió l'ammiraglio Pavesi, ma in ogni caso gli fornì un buon argomento per giustificare la capitolazione, senza neppure tentare di impiegare le ingenti forze al suo comando, ancora praticamente intatte dopo giorni di bombardamento.

Fra il 18 ed il 31 maggio, i bombardamenti avevano causato 13 morti e 26 feriti fra civili e militari¹⁵⁷. Perdite trascurabili se rapportate alle 2.410 tonnellate di esplosivi lanciate in quei dodici giorni¹⁵⁸. Ma neppure le ulteriori 3.891 tonnellate sganciate dagli aerei dal 1° giugno sino al momento della resa avevano arrecato perdite più gravi. Alla fine dei bombardamenti, si contarono circa 60 morti e 150 feriti fra gli 11.657 militari della guarnigione, più 5 morti e 6 feriti fra i civili¹⁵⁹. Le bombe ebbero invece un rilevante effetto sulla efficienza delle opere di difesa, delle varie attrezzature logistiche e della centrale elettrica di Porto di Pantelleria. Quest'ultima, messa fuori servizio il 20 maggio, era stata sostituita da un generatore portatile che aveva permesso di riattivare le pompe, che attingevano acqua potabile dai due pozzi di Porto di Pantelleria, aventi una portata oraria complessiva di circa 1.300 litri. Tuttavia a causa della minore potenza del gruppo elettrogeno di emergenza, la portata oraria delle pompe era alquanto diminuita¹⁶⁰. Il rifornimento idrico non avrebbe però dovuto destare soverchie preoccupazioni. Le opere di difesa disponevano di una riserva idrica per il loro personale. Infatti ogni batteria aveva una propria cisterna da 50 metri cubi munita di potabilizzatore, mentre i reparti dell'Esercito avevano a disposizione 58 serbatoi di capacità variabile da 500 a 1.420 litri installati in vari punti dell'isola. L'hangar sotterraneo aveva due serbatoi di riserva da 10 metri cubi l'uno, alimentati sia da un pozzo esterno che da un serbatoio da circa 115 metri cubi, installato sulle pendici del Monte S.Elmo. Inoltre le varie cisterne per la raccolta dell'acqua piovana, di cui tutte le abitazioni dell'isola erano dotate, costituivano sempre una discreta riserva. Tuttavia, essendo queste ultime quasi a secco a causa della stagione, era stato necessario riservare una parte delle risorse idriche per integrare i bisogni dei civili.

Il nodo gordiano del problema idrico era però costituito dalla distribuzione. La tubazione fra i pozzi e l'aeroporto era stata riparata due volte ed altrettante volte interrotta dalle bombe fra il 20 ed il 26 maggio, costringendo l'Aeronautica ad utilizzare le riserve dell'hangar sotterraneo, dove si era rifugiata la maggiore parte della popolazione di Porto¹⁶¹. Racconta il cappellano militare don Ennio Carboni, che il 2 giugno *"i pozzi dai quali le motopompe spingevano l'acqua verso l'aeroporto, erano stati colpiti con la susseguente distruzione degli impianti. Le cisterne di acqua piovana, che in qualche modo suppliva-*

155 Telegrammi: Aeronautica Sicilia 0022852 a Superareo del 9 giugno 1943, AUSSMA, SL4/41, e Superaereo a Comando Supremo ore 1055 del 9 giugno 1943, AUSSMA, SL2-12.

156 Comunicazione telefonica da Aeronautica Sicilia a Superareo del 10 giugno 1943, ore 0610, AUSSMA, SL2/2.

157 Santoni A. op. cit. p. 110.

158 "The history of the Twelfth Air Force", chapt. XII p.19. AFHRA A-6202.

159 De Felice R. "Mussolini l'alleato - Crisi ed agonia del regime", cit. p.1148. Secondo gli Alleati fra militari e civili vi furono circa 150 morti e 200 feriti. Ma in realtà essi non fecero alcun tentativo di fare una stima accurata. Cfr: "Operation Corkscrew - Relation between effort and effect", p.6, enclosed to Report from professor S. Zuckerman, Scientific Advisor, NAAF, to Lt. Gen. Carl Spaatz, 20 July 1943. AFHRA, A-6005.

160 Report by Brig. A. O. Campbell on a visit to Pantelleria 16/19 June 1943. Appendix XXV enclosed to Report from professor S. Zuckerman, Scientific Advisor, NAAF, to Lt. Gen. Carl Spaatz, 20 July 1943. AFHRA, A-6005.

161 Relazione del S.Ten. Pilota Crabbia Enrico, Da Aeronautica Sicilia 0022934 a Superareo del 13 giugno 1943, Allegato AUSSMA, SL1/B-1 39.

no gli impianti idrici, andavano esaurendosi ed in parte si trovavano inquinate. La mancanza di acqua costringeva il personale al rancio scarso ed asciutto, nessuna norma di igiene poteva essere rispettata”

¹⁶². Nonostante questi problemi, il 19 giugno 1943, ovvero otto giorni dopo la capitolazione in cui alle riserve avevano attinto anche gli occupanti, nei serbatoi dell'aeroporto esisteva ancora una rimanenza di 1.000 litri di acqua ¹⁶³. Nell'area dell'aeroporto gli Alleati trovarono, ancora completamente piene, alcune centinaia di taniche d'acqua portate dagli aerei tedeschi ed italiani, che furono largamente utilizzate per l'approvvigionamento sia delle loro truppe che dei prigionieri¹⁶⁴.

In quasi tutte le altre località isolate, nel periodo dell'assedio l'acqua dei pozzi poteva essere distribuita solo tramite autobotti ed autocarri, la cui circolazione era però difficile a causa del dissesto delle strade provocato dai continui bombardamenti. Inoltre i movimenti dei pochi mezzi motorizzati venivano limitati per il timore che fossero distrutti dai mitragliamenti. Ciò nondimeno al momento della capitolazione, le uniche strade impercorribili erano quelle della zona portuale e della costiera per Scauri. Le altre erano invece danneggiate, ma ancora transitabili¹⁶⁵.

Sino al 2 giugno la distribuzione dell'acqua non era ancora diventata un problema¹⁶⁶. Il 9 giugno la situazione si era fatta più critica. Il capitano Veronesi, atterrato col paracadute sul Monte Grande, aveva subito dopo incontrato due artiglieri che guidavano muli carichi di carburante per la stazione radio del s.ten. D'Amico. I due gli avevano raccontato che *“mangiavano una volta al giorno ed avevano poca acqua”*¹⁶⁷. Le stesse carenze si era già fatte sentire all'aeroporto, dove il s. ten. pilota Piero Biondi, atterrato il 9 giugno con un S.81 carico di rifornimenti, aveva potuto constatare che *“il personale militare dell'isola era animato da molta buona volontà, per quanto sfinito per causa di viveri e di acqua. In ogni modo la squadra addetta allo scarico e carico (del suo apparecchio) aveva lavorato celerissimamente pure sotto l'azione di bombardamento nemico”*¹⁶⁸.

Il problema idrico dell'isola preoccupava moltissimo il Comando Supremo che - accogliendo le insistenti sollecitazioni dell'ammiraglio Pavesi - aveva cercato in ogni modo di incrementare le scorte. Furono inviate centinaia di taniche d'acqua mediante aerei da trasporto, e persino con gli S.82, che però paracadutarono grossi aerorifornitori da 170 litri, poiché i danni riportati dalla pista impedivano l'atterraggio di aerei di grandi dimensioni. Comunque la situazione non fu mai tragica, neppure nelle ore precedenti la capitolazione. Come già accennato gli Alleati trovarono giacenti presso l'aeroporto centinaia di taniche da 20 litri e moltissimi aerorifornitori da 170 litri ancora completamente pieni di acqua potabile, di cui ovviamente approfittarono anche per il loro consumo¹⁶⁹. L'ultimo importante rifornimento idrico era arrivato all'isola il 16 maggio, quando la Marina era riuscita a sbarcare 657 tonnellate di generi e materiali vari¹⁷⁰. In seguito approdarono nel piccolo porto alcune motozattere. Il 6 giugno, a seguito dei ripetuti solleciti di Ambrosio, due motozattere cariche di rifornimenti avevano felicemente eluso il blocco navale britannico sia all'andata che al ritorno. All'indomani la Marina aveva ritentato l'impresa facendo arrivare nel

¹⁶² Relazione del tenente capellano A.A. Don Ennio Carboni intorno alla caduta di Pantelleria, allegata a Comunicato da Curia Castrense - Roma 17 luglio 1943, a Sig. Ten. Zanusso, Segreteria S.M. R. Aeronautica, n.4825/SC, AUSSMA, SL1/B-1 39.

¹⁶³ Report by Brig. A. O. Campbell, già citato.

¹⁶⁴ Report by Brig. A. O. Campbell, già citato.

¹⁶⁵ Report by Brig. A. O. Campbell, già citato.

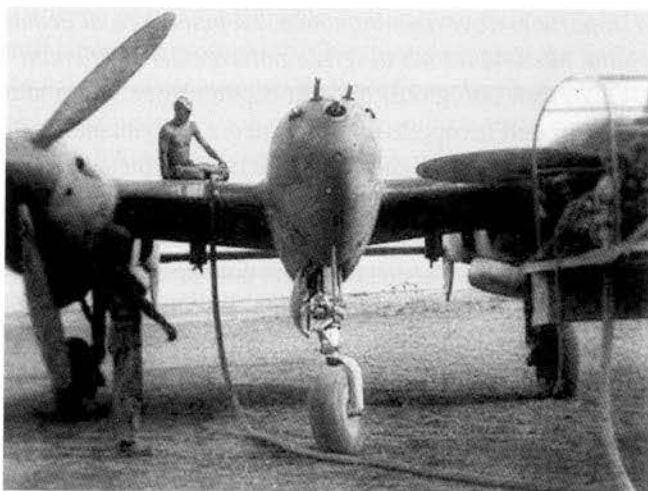
¹⁶⁶ Relazione del tenente capellano A.A. Don Ennio Carboni intorno alla caduta di Pantelleria, allegata a Comunicato da Curia Castrense - Roma 17 luglio 1943, a Sig. Ten. Zanusso, Segreteria S.M. R. Aeronautica, n.4825/SC, AUSSMA, SL1/B-1 39.

¹⁶⁷ Allegato a Aeronautica Sicilia 0022934 a Superareo del 13 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

¹⁶⁸ Allegato a Aeronautica Sicilia 0022934 a Superareo del 13 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

¹⁶⁹ Report by Brig. A. O. Campbell, già cit., Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XVII. AFHRA, A-6005.

¹⁷⁰ Santoni A. op. cit. p.110.



Rifornimento su una base tunisina di un P-38 del 71st Fighter Squadron.

porto la cisterna ARNO con 130.000 litri d'acqua potabile, corrispondenti all'incirca al fabbisogno di tre giorni per tutti i militari e civili presenti nell'isola¹⁷¹. Nella stessa notte, il Comando di Pantelleria avvertì che dopo l'arrivo dell'ARNO *"non aveva più bisogno di acqua. Occorrevano invece munizioni"*¹⁷².

Anche la produzione di energia elettrica non era mai stata un problema. Oltre alla centrale di Porto Pantelleria, l'isola disponeva di altre centrali di minore potenza. La maggiore era probabilmente quella dell'aeroporto, alimentata da un indistruttibile gruppo elettrogeno situato in caverna. Altri piccoli generatori elettrici autonomi erano

a disposizione del comando di Marina, di reparti contraerei e dell'esercito, soprattutto per l'alimentazione delle stazioni radio, per cui la parziale perdita della principale centrale elettrica ebbe un effetto marginale, influenzando solo parzialmente sul rifornimento di acqua potabile¹⁷³.

L'isola fu rifornita sino alla notte del 10 dall'aviazione, che portò materiali di ogni genere in quantità non trascurabili. Quasi tutte le notti tre o quattro aerei tedeschi ed un paio di aerei italiani avevano affrontato il rischioso atterraggio sulla corta pista d'emergenza, che dopo ogni bombardamento veniva tenacemente ripristinata dal personale dell'Aeronautica¹⁷⁴. Appena atterrati i velivoli venivano spinti entro la grande aviorimessa in caverna, dove era possibile scaricarli al riparo dagli attacchi aerei¹⁷⁵. Il solo limite ai trasporti mediante aerei era posto dall'aviorimessa, che poteva ospitarne al massimo due. Comunque la possibilità di usufruire di un simile riparo ridusse praticamente a zero le perdite di aerei a terra. I Servizi Aerei Speciali, dissanguati dalla recente campagna di Tunisia, avevano messo in linea per le operazioni di rifornimento di Pantelleria soprattutto i vecchi S.81, che al pari degli Ju.52 tedeschi potevano atterrare e decollare anche da un campo ristretto e dissestato come la Marghana.

Il 2 giugno un S.81, partito nottetempo dalla base dei S.A.S di Castelvetro, aveva portato a Pantelleria le nuove pompe per il sollevamento dell'acqua potabile dai pozzi, che lo stesso giorno un altro aereo aveva portato da Taranto¹⁷⁶. All'indomani arrivò un altro S.81 con 850 Kg. di materiali e munizioni. Il 4, un S.81 portò a 1.500 Kg. di munizioni per mitragliere, seguito il 5, da altri due S.81 con 60 Kg di posta e 3.700 litri d'acqua. Il 6, su cinque missioni di aerorifornimento dei S.A.S, quattro abortirono: tre per la presenza di caccia notturni ed una per guasti tecnici. Solo uno dei due S.82 arrivati su Pantelleria riuscì a paracadutare sull'aeroporto aerorifornitori con acqua potabile, l'altro fu abbattuto da un caccia notturno.

171 Santoni A, op. cit. p. 111.

172 Aeronautica Sicilia a Superaereo, comunicazione telefonica 10 giugno 1943, ore 0610, AUSSMA SL4/41.

173 "Effect on electricity supply", from report by Brig. A. O. Campbell on a visit to Pantelleria 16/19 June 1943. Appendix XXV enclosed to report from professor S. Zuckerman, Scientific Advisor, NAAF, to Lt. Gen. Carl Spaatz, 20 July 1943. AFHRA, A-6005.

174 Relazione del tenente capellano A.A. Don Ennio Carboni intorno alla caduta di Pantelleria, allegata a Comunicato da Curia Castrense - Roma 17 luglio 1943, a Sig. Ten. Zanusso, Segreteria S.M. R. Aeronautica, n.4825/SC, AUSSMA, SL1/B-1 39.

175 Comunicazione telefonica a Superaereo del 3/6/43 ore 1945. AUSSMA SL-2-12.

176 Tutte le notizie circa i voli di rifornimento italiani fra il 2 ed il 9 giugno sono tratti da Tel. Aeronautica Sicilia a Superaereo, 002974, del 18 giugno 1943, AUSSMA SL 1/B-1 39.

no¹⁷⁷. Nello stesso giorno la Luftwaffe aveva messo a disposizione sette Ju.52 per trasportare i recipienti d'acqua, che l'Esercito si era impegnato a consegnare ai tedeschi sull'aeroporto di Castelvetro¹⁷⁸. Fra il 7 ed il 9 solo altri sette S.81 atterrarono a Pantelleria con un carico complessivo di 11.730 kg. fra munizioni, materiali e medicinali. Il 9, insieme a tre S.81, arrivarono anche sette Ju.52 con acqua e 830 Kg. di munizioni. Il 10, subito dopo il decollo del sottotenente Biondi, il cui S.81 si era leggermente danneggiato in atterraggio la notte precedente, un violento bombardamento rese impraticabile il campo imponendo la sospensione dei voli di rifornimento in attesa delle necessarie riparazioni. In totale fra il 1° ed il 10 giugno dodici S.81 ed un S.82 italiani, e trentaquattro Ju.52 tedeschi diedero il loro contributo alla difesa di Pantelleria¹⁷⁹. Il fatto più sorprendente di questo breve ciclo operativo fu che le perdite del S.A.S per Pantelleria si ridussero ad un solo S.82. Quasi incredibile, dopo le mattanze subite dai velivoli da trasporto durante il ponte aereo per la Tunisia¹⁸⁰.

Il principale deposito viveri situato a Porto di Pantelleria, era stato distrutto da uno dei primi bombardamenti, ma erano ancora integri quelli di Porto di Scauri e di altre due località dell'isola, inoltre un consistente quantitativo di derrate era immagazzinato nei depositi sotterranei nella zona di Porto Pantelleria.

Il 10 giugno l'ammiraglio Pavesi aveva denunciato a Supermarina l'esistenza di scorte d'acqua per quattro giorni e scorte di farina per dieci¹⁸¹. Però queste non erano le sole scorte disponibili. Ogni batteria ed ogni reparto avevano a suo tempo ricevuto dotazioni di viveri a secco, di cui l'ammiraglio Pavesi non aveva fatto menzione nelle sue comunicazioni. Le batterie avevano una autonoma riserva d'acqua contenuta in una o più cisterne interrato, tuttavia alcune di queste erano state distrutte o danneggiate dai bombardamenti¹⁸². Il problema viveri era però sottoposto agli stessi intralci che affliggevano la distribuzione dell'acqua. Non mancavano riserve, ma la distruzione di larga parte del sistema dei trasporti aveva reso molto difficile assicurare la distribuzione sia dei viveri che dell'acqua a reparti militari e popolazione¹⁸³.

Dagli interrogatori dei militari italiani catturati dopo la resa fu accertato che i loro reparti non avevano mai veramente sofferto per mancanza di acqua o viveri. Avevano invece sofferto la mancanza di un rancio regolare. Interrogato dagli Alleati, il comandante del III Battaglione Fanteria rivelò che nei tre giorni precedenti la resa i 30 ufficiali e 700 soldati del suo reparto si erano alimentati esclusivamente con galletta e scatolette di carne¹⁸⁴. Le batterie a corto di cibo fresco avevano avuto qualche difficoltà per ottenere ancora nuove provviste, pertanto anche loro avevano dovuto ripiegare sulle razioni d'emergenza. In definitiva la situazione alimentare dei reparti dell'esercito e delle batterie - soprattutto quelli nella zona nord, che era stata la più bombardata - aveva iniziato a deteriorarsi quando avevano dovuto fare ricorso a viveri di conforto ed a razioni da combattimento, ma quasi sempre in conseguenza delle disfunzioni e delle irregolarità nella distribuzione di acqua e di viveri freschi. Inconvenienti che potevano essere superati, ricorrendo al trasporto a dorso di mulo od a spalla, tanto più che non mancavano militari disponibili dato che molte batterie erano state poste fuori servizio dagli attacchi aerei.

177 Arena N. op. cit. Vol. Quarto, p. 231.

178 Comando Supremo a Comando FF.AA Sicilia. N.41429, 5 giugno 1943, AUSSMA SL2/11-11 Quater.

179 Per il numero di aerei da trasporto tedeschi impegnati fra il 1° ed il 10 giugno cfr.: Santoni A. op. cit. p.111.

180 Un S.82, la cui perdita è riferita da N. Arena op. cit. Vol. Quarto, p. 231. Tuttavia nel periodo più cruciale, non si registrarono perdite come documentato dal Telegramma Aeronautica Sicilia 0022974 a Superareo del 18 giugno 1943, AUSSMA, SL1/B-1 39.

181 Santoni A. op. cit. p. 113.

182 Zuckerman, report 20 July 1943, Appendix VI "Layout of batteries" p.2, Appendix VII "General description of the damage to batteries", Appendix XVII, "Water", AFHRA, A-6005.

183 Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XVIII- Foods Supplies, AFHRA, A-6005.

184 Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XVIII- Foods Supplies, AFHRA, A-6005.

Il morale dei difensori

Circa il morale dei difensori dell'isola, abbiamo alcune testimonianze rilasciate da personale della Regia Aeronautica. Due giorni prima della resa, il tenente pilota Ugo Drago aveva parlato con isolani che gli avevano *"mostrato il loro odio e disprezzo"* per il nemico e *"fierissimi sentimenti di italianità"*. Fra il personale dell'aeroporto Drago aveva *"trovato calma, disciplina ed operosità, pure durante il susseguirsi delle incursioni aeree. Gli hangar sotterranei, nei quali si svolgeva la maggiore parte della vita dei reparti, davano al personale il senso dell'incolumità"*¹⁸⁵. All'incirca lo stesso spirito era stato notato da una nostra conoscenza, il sottotenente Piero Biondi, che il 9 giugno aveva *"avuto l'impressione che il morale del personale militare, per quanto sfinito, era elevato e deciso alla resistenza ad oltranza"*¹⁸⁶. Identica anche l'opinione del sottotenente pilota Enrico Crabbia, anch'egli presente sull'isola il giorno 9¹⁸⁷. Era invece incline al pessimismo il cappellano militare, don Ennio Carboni, rimasto a Pantelleria sino al 2 giugno e poi evacuato per via aerea. Secondo il religioso *"il morale degli avieri era molto basso, per cui molti si rintanavano nei rifugi senza più uscirne anche dietro minacce di punizioni severissime"*. Sicuramente don Carboni era stato molto vicino ai soggetti più deboli, che volevano confidare a qualcuno le loro pene, ma non l'avrebbero mai fatto con i giovani e motivati ufficiali piloti che arrivavano e ripartivano con gli aerei. Don Carboni aveva anche aggiunto *"di non essere in grado di riferire circa il morale delle altre Forze Armate per non avere avuto con loro diretti contatti"*¹⁸⁸. Altre testimonianze concordano sulla presenza di molti coraggiosi avieri che - nonostante le continue incursioni di disturbo - ogni notte lavoravano sino allo stremo per riattare l'unica pista d'atterraggio e ripristinare i collegamenti telefonici esterni dell'aeroporto¹⁸⁹. Pertanto, salvo le dovute eccezioni, a Pantelleria c'erano sicuramente uomini di tutte le armi disposti anche ad animare una forte e determinata resistenza, se l'ammiraglio comandante della piazza avesse avuto capacità e risolutezza adeguate alla situazione.

Alle scarse testimonianze prima citate, aggiungiamo per il loro interesse quelle raccolte dagli Alleati fra i militari catturati. Questi dichiararono che all'inizio dei bombardamenti la maggiore parte degli artiglieri era rimasta accanto ai propri pezzi, e che nelle batterie non direttamente colpite il personale aveva continuato a tenerli in funzione sino al momento della resa¹⁹⁰. Tolle cinque batterie gravemente danneggiate, le quindici superstiti, delle venti più prese di mira dai bombardamenti, erano rimaste in funzione sino al 10 giugno, ed alcune sino all'11 giugno. Tuttavia molti prigionieri dichiararono *"che i nervi della guarnigione si erano spezzati sotto il continuo bombardamento, e che non vi era alcuna difesa contro un assalto aereo dell'ordine di grandezza sperimentato dall'isola. Che il morale fosse a pezzi - commenta un rapporto dell'USAAF - è comunque dimostrato meno dal fatto che la guarnigione si era resa razionalmente conto, che era suicida e senza scopo il tentativo di azionare e riparare batterie, che stavano per essere progressivamente eliminate con successo, quanto dal fatto che essa trascurò di eseguire qualsiasi demolizione dell'hangar e di altre opere sotterranee nei pressi dell'aeroporto"*¹⁹¹.

Le mancate demolizioni costituiscono la più inqualificabile negligenza del comando della piazza. L'hangar ed i depositi sotterranei dell'aeroporto furono lasciati intatti. Non fu ordinata l'esplosione delle

185 Relazione del tenente Ugo Drago, allegata a Comunicazione 0022934/S del 13 giugno 1943 del Comando di Aeronautica della Sicilia a Superaereo, AUSSMA SL/4 - 55.

186 Relazione del sottotenente Piero Biondi, allegata a Comunicazione 0022934/S del 13 giugno 1943 del Comando di Aeronautica della Sicilia a Superaereo, AUSSMA SL/4 - 55.

187 Relazione del sottotenente Enrico Crabbia, allegata a Comunicazione 0022934/S del 13 giugno 1943 del Comando di Aeronautica della Sicilia a Superaereo, AUSSMA SL/4 - 55.

188 Relazione del cappellano militare Regia Aeronautica don Ennio Biondi, allegata a Comunicazione della Curia Castrense alla Segreteria dello S.M. Aeronautica in data 17 luglio 1943, AUSSMA SL/4 - 55.

189 Telegramma da Pantelleria a Superaereo 82X 10/6, AUSSMA SL2-12.

190 Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XX "Morale" p.1, AFHRA, A-6005.

191 Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XX "Morale" p.1, AFHRA, A-6005.

numeroso bombe da 500 kg. precedentemente posate in punti strategici per distruggere tutti gli impianti. Non furono neppure fatte detonare le cariche che dovevano distruggere centinaia di tonnellate di alto esplosivo contenuto nei depositi delle bombe¹⁹². Gli ufficiali italiani prigionieri si giustificavano affermando *“che tali demolizioni avrebbero messo in pericolo le vite di troppi abitanti dell'isola”*¹⁹³. Una giustificazione incredibile, che non chiarisce neppure il motivo per cui il comando della piazza marittima non ordinò la distruzione di impianti di grande importanza, fra i quali il porto, l'hangar in caverna e la pista dell'aeroporto. Naturalmente la mancata distruzione di questi grandi impianti fu un immenso vantaggio per l'aviazione americana. Mentre stava per essere imbarcato insieme ad altri prigionieri su un mezzo navale diretto nel Nordafrica, un marinaio italiano catturato si sentì apostrofare da un “collega” britannico, che indicatogli il porto dove alcuni natanti erano rimasti praticamente intatti, osservò che *“così non si faceva la guerra”*¹⁹⁴.

I prigionieri tedeschi interrogati dagli americani furono ferocemente critici contro gli italiani. Un ufficiale disse *“che la guarnigione italiana si era comportata come un mucchio di animali. Fra l'altro egli dichiarò che i tedeschi rimasti nell'isola avevano fatto saltare in aria qualsiasi cosa, non lasciando munizioni da catturare, egli aggiunse inoltre che le difese (dell'isola) erano eccellentemente situate e protette”*. L'ufficiale che lo interrogava annotò sul verbale dell'interrogatorio: *“La prima affermazione non ha alcun fondamento di verità, mentre la seconda è tutta da discutere”*¹⁹⁵. Un altro ufficiale tedesco affermò invece che *“non vi era stato alcun senso nel tentativo di tenere l'isola, dato che la continuità dell'attacco - micidiale per i nervi - a partire dal 6 di giugno aveva reso impossibile sia eseguire qualsiasi lavoro, sia tenere in funzione le postazioni, che avere poche ore di sonno continuo. Questo accadeva prima ancora si fosse sviluppato l'attacco più pesante”*¹⁹⁶.

Subito dopo l'occupazione il Comando Alleato inviò a Pantelleria, tecnici altamente qualificati, per determinare quali erano condizioni delle difese e delle installazioni di interesse militare nell'esatto momento che aveva preceduto lo sbarco delle truppe britanniche. I tecnici operarono con rigore scientifico, rilevando direttamente sul posto col massimo scrupolo le condizioni delle opere di difesa e del loro armamento, in quanto dovevano raccogliere indicazioni valide, per l'elaborazione di direttive fondamentali per la pianificazione delle future operazioni combinate, ed in particolare per quelle dirette contro opere fortificate costiere. La responsabilità di guidare le ricerche, e di analizzarle e riassumerne i risultati era stata affidata al professor Solly Zuckerman, un docente universitario, che in qualità di consigliere scientifico delle North African Air Forces aveva programmato le operazioni aeree su Pantelleria basandosi sull'analisi statistica dei risultati ottenuti dai bombardieri in Tunisia¹⁹⁷.

Il gruppo Zuckerman analizzò a fondo anche la situazione in cui si era trovato il personale delle batterie, per comprendere quale poteva essere il suo morale dopo essere stato per più giorni sottoposto ad uno stress tremendo. Gli analisti giunsero alla conclusione che *“non sussistevano dubbi sul fatto che le difese costiere della zona nord dell'isola erano state sufficientemente tempestate di colpi in modo da impedire loro una seria opposizione all'assalto. Coloro che hanno dichiarato che degli uomini avrebbero potuto rimanere accanto alle loro batterie oppure a ciò che ne era rimasto, sempre che avessero avuto la necessaria fibra morale, probabilmente non sanno che in un periodo di oltre dieci giorni [di attacchi aerei] la densità delle bombe nell'ambito delle batterie interessate aveva mediamente superato le 1.000 tonnellate*

192 “History of the Twelfth Air Force”, Chapt.XII p.15, AFHRA A-6202.

193 Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XX “Morale” p.1, AFHRA, A-6005.

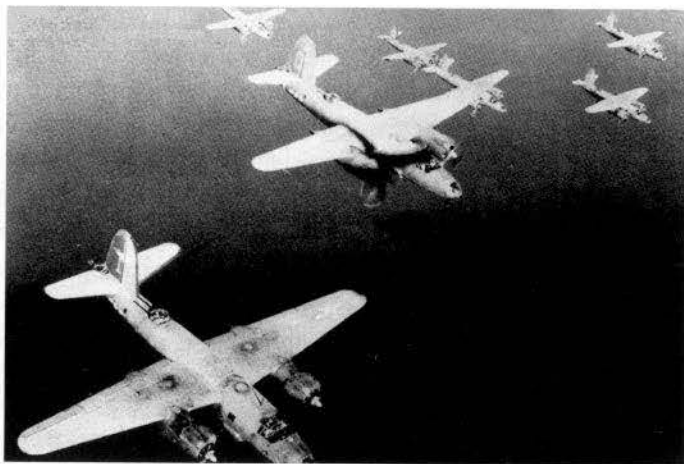
194 Testimonianza raccolta dall'A.

195 Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XX “Morale” p.1, AFHRA, A-6005.

196 Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XX “Morale” p.1, AFHRA, A-6005.

197 Per inciso Zuckerman continuò la sua opera di consigliere scientifico pianificando le più distruttive operazioni aeree eseguite in Europa dai bombardieri americani, compresa la distruzione del sistema ferroviario italiano (Operazione Strangle).(n.d.A.).

per miglio quadrato. Ci si è domandati quante poche siano le persone capaci di fare fronte a tale bombardamento e forse solo coloro che l'hanno sperimentato sono competenti per giudicare se, nei fatti, qualsiasi truppa di qualsiasi nazionalità avrebbe avuto successo dove gli italiani fallirono. Il fatto è che se i serventi delle batterie avessero tentato di manovrare o servire i loro cannoni nel corso dell'attacco, pochi sarebbero rimasti vivi per raccontarlo. La fibra morale è una insufficiente protezione contro gli effetti primari e secondari delle esplosioni. Questo si riferisce particolarmente alle batterie da difesa costiera e a doppio scopo (contraereo ed antinave). Alcuni sparsi cannoni leggeri e fortini calcestruzzo non erano indubbiamente danneggiati ed avrebbero potuto essere impiegati. Altri - sul monte Elmo ed attorno al porto - erano seriamente danneggiati. Se pochi cannoni leggeri dominanti l'approccio finale dell'assalto avessero potuto fermare il nostro sbarco e le successive operazioni è una questione sulla quale le opinioni possono dire poco. La risposta sembrerebbe dipendere dalla relazione fra le qualità di combattimento delle truppe d'assalto ed il livello al quale la fibra morale dei difensori era scesa dopo essere stata indebolita da dieci giorni di continui bombardamenti, dalla penuria di rifornimenti e dalle cattive notizie. Sarebbe stato possibile per pochi determinati uomini prendere il loro posto dietro a quelle leggere difese, tuttavia qualcuno si può chiedere perché all'inizio dell'offensiva aerea i tedeschi ritirarono 600 degli uomini che avevano là eccetto una cinquantina - benché si trattasse essenzialmente di specialisti della Luftwaffe.



B-26 al rientro da una azione sul territorio italiano.

Nel caso di Pantelleria è dubbio che gli effetti sul morale sarebbero stati tanto grandi quanto effettivamente lo furono, se al bombardamento non fossero stati associati danni vitali agli elementi critici della difesa. L'isola era stata dichiarata un bastione imprendibile, vitale alla difesa dell'Italia, e sembrava impensabile che avrebbe potuto facilmente arrendersi¹⁹⁸.

Il gruppo Zuckerman, dopo avere concentrato le sue analisi soprattutto sulle batterie, aveva espresso giudizi abbastanza positivi sul morale dei loro serventi. Non era stato dello stesso parere il Brigadiere A.D. Campbell, che aveva attribuito al "collasso morale" dei militari italiani il mancato sabotaggio degli impianti bellici dell'isola, nonostante le abbondanti misure già prese per realizzarlo. La constatazione che l'hangar sotterraneo, dove erano state "trovate bombe aeree già piazzate e collegate a cariche di demolizione", e che i bunker e le altre installazioni parimenti minate non erano state fatte saltare in aria suscitò il suo più aperto disprezzo. "Non può esservi dubbio - scrisse Campbell - che [il morale] era cruciale. I danni agli obiettivi militari od ai servizi essenziali dell'isola non era sufficiente a compromettere la sua imprendibilità, se essa fosse stata difesa da truppe coraggiose e determinate. La guarnigione italiana non lo era affatto"¹⁹⁹. Tuttavia l'ufficiale britannico trascurò un dettaglio, che faceva onore alla truppa ed agli ufficiali inferiori poiché dava l'esatta misura del loro morale nel momento in cui era avvenuta la capitolazione. Infatti Campbell non seppe, o non volle riferire, che gli esausti artiglieri di Pantelleria, prima di abbandonare le loro batterie, avevano completato l'opera delle bombe nemiche mettendo fuori uso

¹⁹⁸ Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XX, "Morale" p.2, AFHRA, A-6005.

¹⁹⁹ Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XXV "Report by Brig. A.D. Campbell on a visit to Pantelleria 16/19 June 1943". AFHRA A-6005.

la maggiore parte dei pezzi superstiti²⁰⁰. Erano stati proprio gli uomini più lungamente esposti al pericolo, che avevano autonomamente deciso di seguire le migliori tradizioni dell'artiglieria nel momento stesso in cui era stato diramato l'ordine di deporre le armi. Il repentino cedimento della difesa e la mancata emanazione degli ordini per le demolizioni non possono essere messe a carico delle truppe di guarnigione, bensì dell'ammiraglio Pavesi e di tutti gli alti gradi che avevano la responsabilità di comando.



B-25 del 310th B.G.

L'atteggiamento tedesco

L'alto comando tedesco non aveva manifestato interesse per una eventuale difesa ad oltranza di Pantelleria. Anzi aveva apertamente dimostrato di ritenerla inutile, ordinando il ritiro di quasi tutti i suoi 600 militari appena era iniziata l'offensiva aerea anglo americana²⁰¹. La Luftwaffe aveva lasciato solo poche decine di tecnici per garantire il funzionamento dei due radar Wurzburg e Freya, la cui attività - come già sappiamo - era cessata alla fine di maggio, dopo un attacco aereo che aveva messo fuori servizio uno dei due apparati. L'atteggiamento dei tedeschi dipendeva dalla loro incrollabile convinzione che la Sardegna ed i Balcani, sarebbero stati il prossimo obiettivo, mentre la Sicilia sarebbe stata trascurata non offrendo benefici dal punto di vista strategico²⁰². Nel contesto di questa visione strategica, Pantelleria era un elemento di entità quasi trascurabile. Le opinioni dello stato maggiore tedesco erano invece apertamente avversate dal Comando Supremo italiano con il pieno appoggio di Mussolini, il quale era fermamente convinto che la Sicilia sarebbe stata il prossimo e più probabile obiettivo, su cui gli Alleati avrebbero concentrato le forze che stavano ammassando nel Mediterraneo. A sostegno di questa tesi Mussolini ed il Comando Supremo argomentavano correttamente che l'occupazione della Sicilia avrebbe completamente aperto il Mediterraneo ai convogli degli Alleati, permettendo loro un risparmio di 2.000.000 di tonnellate di naviglio mercantile²⁰³. Comunque a metà maggio, anche se i tedeschi avessero modificato le loro opinioni, mancavano il tempo e le risorse per potenziare le difese di Pantelleria. Le forze dell'Asse si erano

200 Zuckerman, report 20 July 1943, "Report on DC and heavy AA gun defenses" p.1, AFHRA, A-6005.

201 Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XX-Morale, AFHRA, A-6005.

202 Direttiva di Hitler ai comandi tedeschi nel Mediterraneo, 11 maggio 1943, parzialmente riportata da Deakin W. op. cit. p. 345.

203 Faldella Emilio "L'Italia e la seconda guerra mondiale", p. 569.

quasi esaurite in Tunisia, e quand'anche ce ne fossero state altre disponibili, l'inizio dell'offensiva aerea sull'isola aveva precluso la possibilità di inviarle per migliorare la difesa. La resistenza di Pantelleria era integralmente affidata alle batterie già installate ed a un corpo di truppe mediocrementemente addestrate agli ordini di un ammiraglio, probabilmente privo della competenza necessaria per guidare combattimenti entro l'isola²⁰⁴.

L'8 giugno tre P-40 pilotati da volontari del 33rd FG si erano abbassati un paio di volte sull'aeroporto, sulla piazza principale di Pantelleria e sulla sede del comando dell'isola lanciando messaggi con l'intimazione di resa²⁰⁵. Il 9 giugno uno Spitfire del 31st FG era passato altre due volte sull'aeroporto per verificare l'eventuale esposizione del segnale di resa - una croce bianca - prescritto dalla intimazione lanciata il giorno innanzi²⁰⁶. Non essendo stato esposto il segnale, il 10 giugno altri tre P-40 del 33rd FG rifece il percorso di due giorni prima, lanciando un messaggio con più energico ultimatum, che dava sei ore di tempo per la risposta²⁰⁷.

Le due intimazioni provocarono un intenso scambio di messaggi fra il comando di Pantelleria ed i massimi comandi italiani, il cui contenuto esamineremo dopo avere vagliato la situazione delle difese dopo l'ultimo pesantissimo martellamento aereo effettuato nella mattina dell'11.

L'effetto dei bombardamenti sulle difese

I piani d'operazione avevano assegnato all'aviazione anglo americana due compiti principali: a) mantenere il blocco aereo dell'isola per prevenire l'arrivo di riserve prima dello sbarco; b) ridurre l'efficacia delle sue difese per limitare l'opposizione allo sbarco delle truppe britanniche.

Il primo compito era stato assolto solo parzialmente, infatti l'aviazione italo tedesca era riuscita a portare rifornimenti sino a poche ore dalla capitolazione. Inoltre altri rifornimenti erano stati portati con piccoli mezzi navali. Non erano invece arrivate altre truppe, perché giustamente il comando italiano aveva ritenuto superfluo rinforzare la già numerosa guarnigione.

Il secondo compito - la riduzione delle difese attive - era invece stato assolto in larghissima misura, ma non così radicalmente da escludere la possibilità di incontrare ancora qualche sporadica resistenza. A mezzogiorno dell'11 giugno, sugli ottanta cannoni più selvaggiamente battuti dall'aviazione, dieci erano completamente fuori uso, quarantacinque erano danneggiati, ed altri venticinque erano temporaneamente fuori uso a causa di leggeri danni riparabili con circa tre o quattro ore di lavoro. Ovviamente la riparazione poteva prolungarsi qualora fosse stata intralciata da attacchi aerei. Le centrali di tiro di sette batterie non erano funzionanti, alcune perché totalmente distrutte, altre perché avevano parte della strumentazione danneggiata. Avevano resistito molto bene i depositi di munizioni, tutti sistemati entro casematte in cemento,

204 Il comportamento di Pavesi fu quasi identico a quello dell'ammiraglio comandante della piazzaforte di Augusta, che - quattro settimane dopo la resa di Pantelleria - la evacuò senza neppure attendere che fosse attaccata dal nemico. Le iniziali perplessità di Eisenhower circa un eventuale insuccesso dell'operazione lascia aperta la questione circa le conseguenze di una prolungata e determinata resistenza di Pantelleria, soprattutto se sostenuta da truppe bene addestrate animate da un forte spirito di corpo (ad esempio paracadutisti od alpini). Comunque fu un errore affidare il comando superiore della piazza ad un ammiraglio, che - a parte il difetto di spirito combattivo - non aveva la competenza per guidare le operazioni del corpo mobile della difesa. Il comando avrebbe dovuto essere affidato ad ufficiali sperimentati consci della importanza militare e politica di una resistenza ad oltranza. Inoltre il Comando Supremo italiano non ebbe la preveggenza di sgomberare preventivamente tutta la popolazione onde alleggerire i problemi logistici ed operativi. N.d.A.

205 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 4, AFHRA A-6192.

206 Lamensdorf G. Rolland, Major, USAFR, "History of the 31st Fighter Group", p.22.

207 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 4, AFHRA A-6192.

collegate alle rispettive batterie tramite camminamenti protetti da muri di cemento o di pietrame cementato, e dotati di una copertura in tronchi d'albero. I camminamenti, che erano anche stati usati dai serventi come ricovero e dormitorio d'emergenza, avevano resistito anche alle bombe di grosso calibro esplose ad una quindicina di metri. Raramente le singole postazioni erano state centrate in pieno dalle bombe, ma quasi tutte erano piene di schegge e detriti scagliati al loro interno dalle esplosioni ravvicinate. La batteria di sei pezzi da 75 mm a sud di Punta della Croce - che fra il 1° e l'8 giugno era stata ripetutamente



Rovine a Porto Pantelleria.

attaccata da caccia bombardieri con bombe da 1.000 libbre - aveva due cannoni fuori combattimento, ed essendo gli altri quattro più o meno danneggiati, la sua potenza di fuoco si era ridotta alla metà.

L'analisi di Zuckerman stabilì che - eccettuate due batterie, una con quattro pezzi da 150 mm della Marina situata nella zona nord e l'altra con cinque cannoni Ansaldo da 90 mm vicina all'aeroporto - le altre erano o totalmente fuori uso o parzialmente danneggiate²⁰⁸. Fra quelle danneggiate solo cinque conservavano ancora una certa capacità di fuoco valutabile fra il 20% ed il 50%, nonostante che mediamente ognuna fosse stata bersagliata da 500 bombe da 1.000 o 500 libbre²⁰⁹. In conclusione, non più di una dozzina di cannoni situati nella strategica parte nord dell'isola avrebbe potuto offrire una breve resistenza allo sbarco prima di essere sicuramente messa a tacere dalle artiglierie della task force o dai caccia bombardieri. Tuttavia molti pezzi leggeri della fanteria, in gran parte piazzati entro fortini in cemento, erano rimasti praticamente intatti²¹⁰. I fortini si erano dimostrati bersagli particolarmente ostici alle bombe d'aereo. Qualcuno era stato centrato dall'artiglieria navale - l'unica a disporre della necessaria precisione per tale compito - ma in complesso la loro situazione era discreta. A parte le casematte nella zona del porto, molte delle quali erano state danneggiate, rimanevano ancora quasi intatte le opere dei capisaldi sul Monte Grande e sul Monte Elmo²¹¹. C'erano truppe, armi e munizionamento per presidiarle e per rendere ardua la loro eliminazione, tanto più che gli Alleati non avrebbero avuto a disposizione carri armati pesanti, non essendovi spiagge ove sbarcarli²¹². Questa era la situazione delle difese. Quella delle scorte di viveri ed acqua già la conosciamo. Quella del morale delle truppe l'abbiamo già delineata. Pertanto qualsiasi possibilità di difesa era intimamente collegato alle decisioni dei comandanti, soprattutto a quelle del comandante la piazza, il quale alla sera del 10 aveva già chiaramente dimostrato di essere assai ben disposto ad arrendersi.

208 Zuckerman, report 20 July 1943, Appendix V "Final assessment", AFHRA, A-6005

209 Zuckerman, report 20 July 1943, "Progress Reports", AFHRA, A-6005.

210 Avrebbero potuto essere almeno il triplo se pezzi e centrali di tiro fossero stati protetti da cupole in acciaio o fossero stati piazzati in casamatta. (n.d.A.)

211 Zuckerman, report 20 July 1943, "Summary of observation and Appendices", AFHRA, A-6005.

212 Zuckerman, report 20 July 1943, Appendix IX, Report of George C. Mc Donald Colonel USA Air Forces, A-6005.

La resa

Il Generale Ambrosio aveva tenacemente cercato di prolungare la resistenza di Pantelleria. Dal momento in cui la Regia Marina aveva escluso l'intervento di navi di superficie, l'aviazione era rimasta praticamente l'unica forza impiegabile per contrastare all'invasione. Ma sia la Regia Aeronautica che la Luftwaffe risentivano ancora delle enormi ed inutili perdite subite durante la difesa ad oltranza della Tunisia. Il 1° giugno, giorno in cui i bombardieri pesanti americani erano intervenuti sull'isola per dare corso all'ultima fase della Operazione Corkscrew, il capo di Stato Maggiore Generale aveva incitato Supermarina, Superaereo ed O.B.S. a fare tutto il possibile per sostenere i difensori di Pantelleria. *“Est fermo intendimento di questo Comando Supremo che Pantelleria et isole Pelagie siano difese ad oltranza. Supermarina faccia ogni sforzo per assicurare i rifornimenti. Superaereo et O.B.S. dispongano per la massima protezione dei rifornimenti ed il massimo concorso nella difesa dell'isola. Risulterebbe che radiolocalizzatori di Pantelleria non siano efficienti e quindi rendano impossibile il tempestivo intervento della caccia dalle basi della Sicilia. O.B.S. est pertanto pregato provvedere con ogni sforzo per funzionamento radiolocalizzatori.”*²¹³. Come già sappiamo, l'O.B.S. pur mettendo in campo i suoi aerei per difendere e rifornire l'isola, non fece alcun tentativo di ripristinare i radar, forse ritenendo poco redditizio perderli entro breve termine. Probabilmente volle evitare di offrire al nemico la possibilità di studiare apparati elettronici, e di conseguenza migliorare le proprie contromisure. Anche senza l'ausilio dei radar tedeschi, il 1° giugno le batterie dell'isola erano riuscite a contrastare con discreta efficacia gli attacchi aerei rincuorando un po' Ambrosio, che all'indomani indirizzò a Pavesi un elogiativo telegramma: *“L'energica reazione del Presidio di Pantelleria all'offesa nemica è bella prova dell'indomito spirito vostro e di tutti i difensori. Seguo con particolare attenzione la vostra energica azione già ricca di brillanti risultati, certo che ognuno continuerà a combattere con lo stesso accanimento e con la stessa fede”*²¹⁴.

L'intimazione di resa lanciata nel pomeriggio dell'8 giugno, aveva preoccupato Ambrosio, che a sera aveva ordinato a Supermarina, Superaereo ed O.B.S. di concentrare *“tutti i mezzi a disposizione per il concorso alla difesa dell'Isola, che in questo momento deve costituire compito principale”*²¹⁵. Un'ora e mezza dopo la trasmissione del suo messaggio, Ambrosio aveva chiesto informazioni circa le azioni già in programma. Come sappiamo all'indomani Regia Aeronautica e Luftwaffe avevano eseguito gli ordini impiegando tutte le forze disponibili in Sicilia, ovvero le uniche impiegabili, perché i reparti della penisola erano in massima parte uniti in fase di ricostituzione o di seconda schiera.

Il 9, l'Aeronautica Sicilia era intervenuta su Pantelleria con venti caccia, mentre il II Fliegerkorps aveva inviato centodieci caccia e dieci bombardieri²¹⁶. Alle ore 01,25 del 10, presagendo l'imminenza dello sbarco Ambrosio aveva ordinato a Marina, Aeronautica e OBS: *“1° Presidio Pantelleria faccia massima economia munizioni contraeree per impiegarle allorché il nemico tenterà lo sbarco; 2° Sia intensificata difesa aerea dell'isola da parte unità aeree dislocate in Sicilia; 3° Siano incrementati con ogni mezzo i rifornimenti con speciale riguardo alle munizioni all'acqua et alle mitragliere da 20 mm”*²¹⁷. Ovviamente

213 Comando Supremo a Superareo, a firma Generale Ambrosio - 18100106, 1° giugno 1943, ore 19,15. AUSSMA Cart. SL2/11-11 Quater. Secondo lo A-2 della XII AF la guarnigione disponeva di una compagnia di carri francesi da 11 tonnellate (Ibidem). Mentre in realtà erano leggeri Ansaldo CV 36 da 3 tonnellate.

214 Comando Supremo a Supermarina per ammiraglio Pavesi, Nr. 41406 del 2 giugno 1943, AUSSMA Cart. SL2/11-11 Quater.

215 Comando Supremo Supermarina, Superareo, O.B.S. a firma Generale Ambrosio - 44452, 8 giugno 1943, ore 19,00. AUSSMA Cart. SL2/11-11 Quater.

216 Azioni nemiche su Pantelleria e azioni aeree di contrasto dell'Asse, 8 maggio - 11 giugno 1943, Tabelle allegate, F.10/1, AUSSMA SL1-9.

217 Comando Supremo a Supermarina, Superareo, O.B.S., a firma Generale Ambrosio - 41485/OP, 10 giugno 1943, ore 01,35. AUSSMA Cart. SL2/11-11 Quater.

il compito di trasmettere a Pantelleria le direttive di Ambrosio spettava a Supermarina, che inopportuna-mente prese l'iniziativa di abbreviarne il testo: *"Reazione contraerea sarà intensificata al massimo con aerei da caccia. Cercate di economizzare munizioni"*²¹⁸. Un testo vago, che ometteva il vero motivo dell'ordine di economizzare le munizioni, mentre avrebbe dovuto chiarire perché le munizioni dovevano essere risparmiate. Per quanto fuorviante, l'omissione non era gravissima poiché nel momento in cui Pavesi ricevette il messaggio, il vero problema della difesa non erano le munizioni, ma il ripristino della efficienza del maggiore numero possibile di batterie, tanto più che - come fu poi accertato dagli Alleati - con opportune riparazioni molte avrebbero potuto riprendere il fuoco entro due o tre ore²¹⁹. Il problema del munizionamento riguardava semmai le mitragliere da 20 mm, che ne avevano fatto un forte consumo per contrastare i numerosissimi attacchi di caccia bombardieri, che avevano preceduto nell'ordine quelli dei bombardieri pesanti. Attacchi che in quel momento stavano proseguendo con crescente intensità.

Visto l'impressionante incremento dell'azione aerea nemica del giorno 10 e la contemporanea seconda intimazione di resa, Pavesi aveva già elementi sufficienti per valutare i prossimi sviluppi della situazione, anche senza ricevere gli avvertimenti del Comando Supremo circa l'imminenza di uno sbarco. Comunque alle ore 03,40 del 10 giugno, Pavesi aveva trasmesso un lungo rapporto a Supermarina, ponendo l'accento sulla situazione viveri dell'isola. Nei depositi c'era farina per dieci giorni, ed acqua solo per quattro. Aggiungeva inoltre che a causa della scarsa disponibilità di mezzi di trasporto, aveva grande difficoltà a distribuire l'acqua giunta con l'ARNO. Precisava poi che quella inviata con gli aerei *"non era potabile perché inquinata da benzina"*²²⁰. Affermazione che forse riguardava qualche tanica, ma fu clamorosamente smentita, quando l'acqua delle taniche portate dagli aerei e rimasta nei depositi dell'aeroporto, fu catturata ed usata dai militari britannici e persino distribuita ai prigionieri italiani²²¹. In ogni modo, alle 08,30, dopo avere meglio valutato la situazione, Pavesi informò Supermarina, tramite il ponte radio della Regia Aeronautica di Monte Grande, di *"non avere più bisogno di acqua, ma soprattutto di munizioni"*²²². Una comunicazione che cancella definitivamente il mito della resa di Pantelleria dovuta alla mancanza d'acqua²²³. Nelle medesime ore Ambrosio e lo stesso Mussolini avevano fatto pressioni sulla Luftwaffe e sulla Regia Aeronautica affinché incrementassero al massimo i voli di rifornimento. Richieste prontamente accolte dalla Luftwaffe e dai SAS che nel corso della giornata inviarono dodici Ju.52 e tre S.81 con ventiquattro tonnellate di carico fra acqua e munizioni²²⁴.

Alle 12,57 il ponte radio di Monte Grande avvertì il generale Monti che gli aerei avevano lanciato una nuova intimazione di resa con un termine ultimativo di due ore per la risposta²²⁵. Alle 15,45 i comandi dell'Aeronautica e dell'Esercito ricevettero da Supermarina uno stralcio del fonogramma appena trasmesso da Pavesi: *"Ricevuto mezzo manifestini intimazione resa entro due ore alt Non dico non ci arrenderemo malgrado situazione divenuta ormai insostenibile"*²²⁶. Un messaggio dal lessico confuso e dal significato

218 Santoni A. e Mattesini F., op. cit. p.365.

219 A tale proposito cfr. il già cit.. Zuckerman, report 20 July 1943, AFHRA A-6005.

220 Fonogramma 50069 del 10 giugno da Pantelleria citato da Santoni A. p. 113.

221 Report by Brig. A. O. Campbell, già cit.. Zuckerman, report 20 July 1943, appendix XVII. AFHRA, A-6005. Nella serie di documentari "Combat camera" mandati in onda dalla RAI TV nel 1995 è documentata la distribuzione a militari italiani prigionieri di acqua spillata da taniche metalliche da 20 litri. La scena fu filmata esattamente nella riconoscibilissima zona dell'aeroporto.

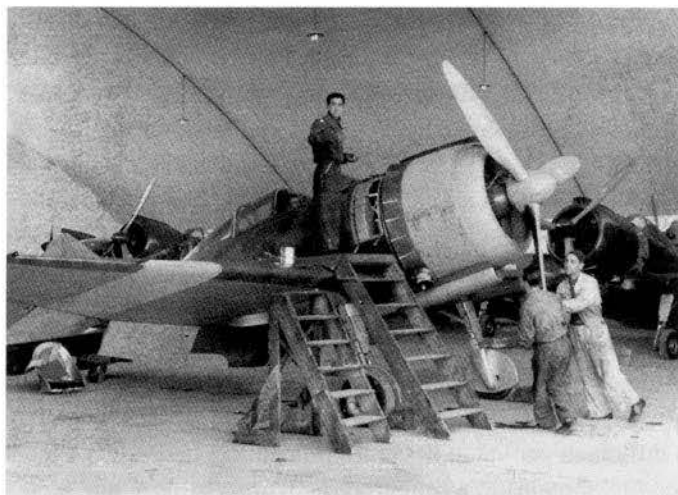
222 Santoni A. op. cit. p. 113.

223 Tesi purtroppo dura a morire ed avallata in tempi recenti dai commenti della RAI TV alla trasmissione "Combat camera" mandata in onda nel 1995.

224 Aeronautica Sicilia a Superaereo, 10 giugno 1943, ore 0610, AUSSMA SL4/41. Cfr. anche: Santoni A. op. cit. p. 113.

225 Aeronautica Sicilia a Superaereo, 10 giugno 1943, ore 1750, AUSSMA SL2/12.

226 Supermarina a Superaereo, 10 giugno 1943, 1545, AUSSMA SL2-12.



L'interno dell'aviorimessa in caverna di Pantelleria, in una immagine precedente l'assedio dell'isola. (SMA)

reso ambiguo dalla doppia negazione nell'ultimo capoverso. Quando il fonogramma arrivò all'Esercito ed all'Aeronautica, l'ultimatum era già scaduto da oltre un'ora. In ogni caso dimostrava che Pavesi non aveva aderito all'ultimatum e pertanto sino a quel momento non si era arreso. Infatti i bombardamenti sull'isola erano proseguiti con inusitata violenza. Fra le 15.10 e le 16.20 vi erano state cinque incursioni eseguite da oltre un centinaio di bombardieri scortati da altrettanti caccia, che però avevano trovato ventiquattro caccia italiani e trentasei tedeschi pronti ad affrontarli. Tuttavia dopo le 16.25 gli aerei Alleati non avevano praticamente più trovato opposizione.

L'artiglieria contraerea di Pantelleria si era dimostrata tanto fiacca che quella sera il bollettino del NATAF non ne fece menzione. Al calare del sole gli aerei alleati avevano già all'attivo 905 sortite²²⁷. Altre 65 sortite furono effettuate nella notte sull'11 dagli Wellington britannici, che contribuirono a non allentare neppure per pochi minuti la pressione sui difensori dell'isola²²⁸. Alle 03.45 dell'11 la determinazione di Pavesi diede segni di cedimento. Smentendo in parte il rapporto sulla situazione inviato il mattino precedente, l'ammiraglio informò Supermarina delle *"condizioni pietosissime della popolazione civile per mancanza di viveri, acqua ed adeguati rifugi"* e - dopo avere aggiunto che le *"energie morali delle forze armate [erano] fiaccate dalla assoluta impotenza di combattere e difendersi"* - arrivò dritto alla conclusione: *"Conscio responsabilità numerose vite umane sento triste dovere dichiarare che tutte possibilità materiali resistenza sono esaurite"*²²⁹. Alle 09.20, mancando una risposta alla precedente comunicazione, Pavesi chiese a Supermarina di avviare i suoi messaggi anche tramite i canali dell'Aeronautica: *"Da Marina Pantelleria at Supermarina Roma: 24322 Prego trasmettere a mezzo telescrivente Aeronautica messaggi urgentissimi mancando rapidi collegamenti fra Comando et Stazione r.t.s."*²³⁰.

Poco prima delle 10.00 gli attacchi aerei si intensificarono ulteriormente mentre la forza da sbarco si avvicinava a Porto Pantelleria. Da Supermarina non era ancora pervenuta l'attesa risposta ai disperati messaggi dell'ammiraglio. Pertanto alle 10.15 Pavesi ordinò alla stazione radio di Monte Grande di intensificare l'ascolto dando *"la massima precedenza ai dispacci provenienti et per Supermarina"*. Una mezz'ora dopo, mentre cacciabombardieri italiani e tedeschi cercavano di perforare lo schermo degli Spitfire e dei P-40 per portare le loro bombe sulla task force alleata, Pavesi ruppe gli indugi. A Pantelleria stavano già circolando le disposizioni impartite dall'ammiraglio in previsione dell'imminente resa. Il tenente D'Amico sapeva già che avrebbe dovuto distruggere i suoi impianti²³¹.

Nel frattempo il drammatico appello di Pavesi, il cui significato era abbastanza chiaro, stava percorrendo il doveroso iter burocratico fra gli alti comandi ed il capo del governo. Naturalmente solo Mussolini

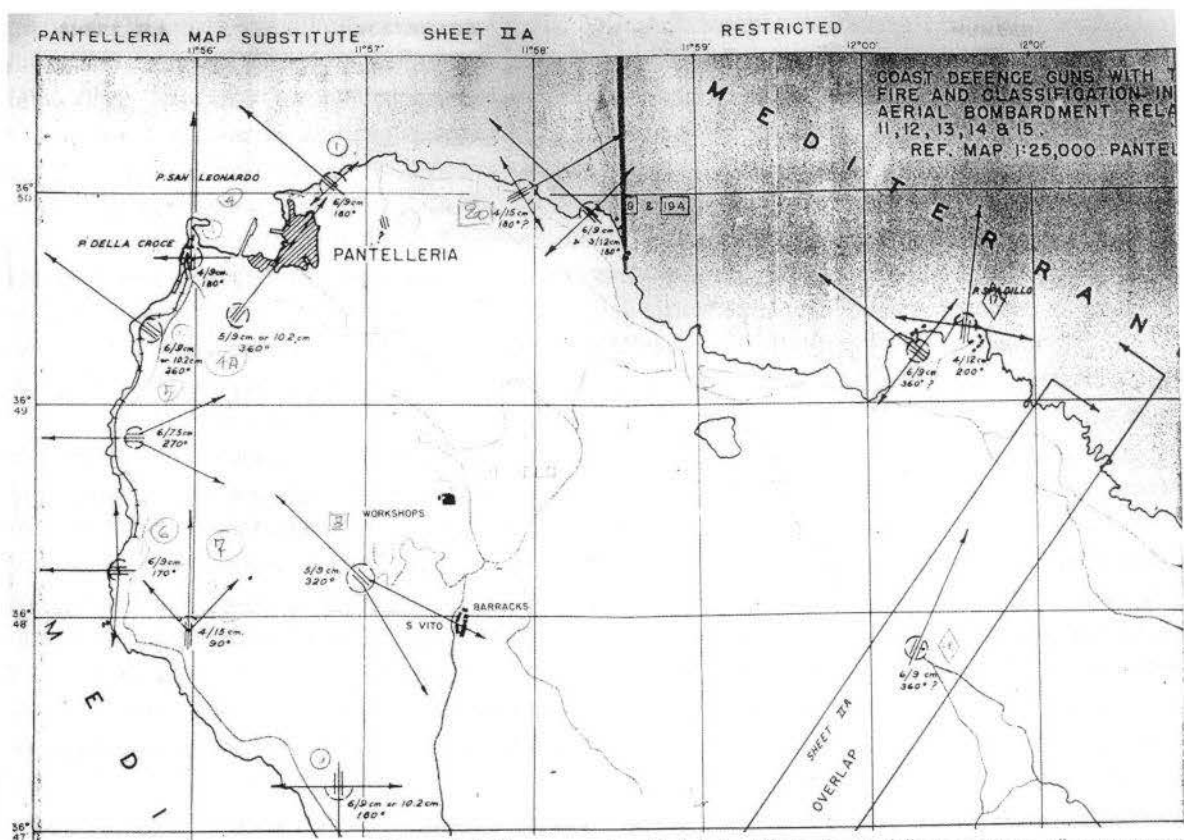
227 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 3, p. 3, AFHRA A-6192.

228 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 3, p. 3, AFHRA A-6192.

229 Stralci del messaggio tratti da Santoni A. op. cit. p. 114.

230 "Comunicazioni intercorse tra radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia" pp.14-15, Allegato a fascicolo "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI - AUSSMA SL4 - 55

231 "Comunicazioni intercorse tra radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia" pp.14-15, Allegato a fascicolo "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI - AUSSMA SL4 - 55



Mapa batterie zona nord occidentale Pantelleria rilevata dalla ricognizione Alleata (AFHRA)

poteva autorizzare la resa di Pantelleria, ma prima di concederla il capo del governo aveva voluto sentire i pareri del Comando Supremo e di Supermarina²³². Poco prima delle 11,00 Mussolini chiamò al telefono Ambrosio per comunicargli che autorizzava la resa, ma Malta doveva essere telegraficamente avvertita che Pantelleria si arrendeva per mancanza di acqua. La telefonata arrivò mentre Ambrosio stava conferendo con l'addetto militare tedesco, generale von Rintelen, il quale rimase allibito nell'apprendere che un dittatore volitivo come Mussolini stava impartendo al Capo del Comando Supremo un ordine di resa²³³. Comunque Ambrosio non perse tempo. Alle 11,10 il Centro Radio del Comando Supremo della Magliana trasmise le disposizioni di Mussolini agli stati maggiori delle tre armi. Il testo originale dettato da Mussolini era il seguente: *"Data impossibilità rifornimenti acqua potabile popolazione Isola et Presidio vi ordino di informare con telegramma al Comando Malta che presidio per suddetto motivo et solo per esso at partire dalle ore 1200 di oggi cesserete resistenza. Voi ed i vostri dipendenti avete fatto il vostro dovere. Per la vostra opera di Comandante vi è conferita sul campo la Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia. Mussolini"*²³⁴. Ma a Roma nessuno sapeva che Pavesi, senza neppure attendere l'autorizzazione di Supermarina, alle 10,56 aveva issato bandiera bianca e che il Comando della Piazza aveva già ordinato al sottotenente D'Amico di distruggere gli impianti radio di Monte Grande²³⁵. Conformemente a queste disposizioni, D'Amico aveva iniziato le distruzioni, lasciando però per ultima la stazione in radiofonia,

232 Giorgerini Giorgio, op. cit. p. 395.

233 Deakin F.W., op. cit. p. 364.

234 Da Comando Supremo a Supermarina per Pantelleria, pc Superaereo, OBS e Supersercito, 11 giugno 1943, 1490/OP, 1110 11/6. AUSSMA SL2/11-11 Quater.

235 Circa l'ora in cui a Pantelleria fu esposta la prima bandiera bianca vedi: Telegramma n.1936 da Romulus a Superaereo, ore 1305 del 12/6/43/XXI.AUSSMA, Superaereo SL2-12.

con la quale alle 11,11 aveva trasmesso al centro radio dell'Aeronautica Sicilia un messaggio di Pavesi a Supermarina: *"Nota dell'Ammiraglio comandante la Piazza per Supermarina Roma e per conoscenza Marina Messina: "Presidio Pantelleria ha resistito per quanto umanamente possibile. Impossibilità qualunque reazione gli impone durissima necessità"*²³⁶. Ancora una pausa, indi alle 11,25, Monte Grande aveva trasmesso un sorprendente messaggio per il generale Monti: *"Ammiraglio Comandante la Piazza comunica: Ancora bombardano con aerei et navi. Alle ore 1100 ho dato ordine esporre segnale di resa. Viva l'Italia"*²³⁷. Questa comunicazione aveva gettato nella costernazione il personale di Monte Grande. Il primo aviare marconista Cotulli, appena completata la trasmissione, sentì l'irrefrenabile impulso di aggiungere un patriottico messaggio del personale della stazione: *"siamo sempre fermi nella certezza della vittoria"*²³⁸. Alcuni istanti dopo anche il tenente D'Amico riprese a trasmettere completamente stravolto per l'emozione e la rabbia suscitata in lui dall'annuncio della resa: *"Ancora la flotta si avvicina. È la fine. Stiamo facendo saltare in aria tutte le opere fortificate. Ma perché ci siamo arresi?"*²³⁹.

Questa serie di messaggi aveva fatto salire la tensione al Comando dell'Aeronautica Sicilia. Il generale Monti, appena ritrasmesso a Superareo il testo dell'ultimo fonogramma di Pavesi, si mise in moto affinché fosse immediatamente eseguito il piano di distruzione dell'hangar di Pantelleria. Alle 11,30, il fonogramma di Pavesi, ritrasmesso da Monti, era arrivato al sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Santoro precedendo di dieci minuti il telegramma con il testo dell'autorizzazione di resa firmata da Mussolini, diramato dal Comando Supremo a tutti agli S.M. Esercito, Marina ed Aeronautica. Il testo arrivò alle 11,40 sulla scrivania di Santoro, che dopo averlo letto chiamò al telefono Monti chiedendogli di verificare se l'autorizzazione del Duce era già arrivata a Pavesi. Monti poté solo riferire che alle 11,31 il sottotenente D'Amico aveva confermato l'esposizione di segnali di resa sull'isola con il seguente fonogramma: *"Nemico continua a sparare nonostante segnalazione di resa"*. Comunque Santoro voleva assolutamente sapere se la autorizzazione di resa era realmente arrivata a Pantelleria, perciò aveva continuato a premere su Monti, che aveva a sua volta girato la domanda al tenente D'Amico.

Nel frattempo Santoro aveva chiesto in merito lumi anche a Supermarina, che molto più tardi gli rispose di avere avuto dal Comando della Piazza Marittima di Messina l'assicurazione *"dell'avvenuta ricezione"* del messaggio²⁴⁰. La assicurazione del Comando Marina di Messina - registrata a mano a margine del telegramma del Comando Supremo ricevuto da Santoro - arrivò probabilmente intorno alle 12,55, quando anche Monte Grande aveva confermato a Monti la ricezione del messaggio con l'autorizzazione di resa, che Supermarina aveva appena trasmesso il messaggio, modificando come sua consuetudine il testo originale: *Supermarina 63495. Per Ammiraglio Pantelleria. "Data impossibilità rifornimento acqua potabile isola et presidio Vi ordino di informare nel momento che giudicherete con telegramma in chiaro Comando Malta che per il suddetto motivo et solo per esso a partire dall'ora che voi stabilirete e che ci comunicherete cesserete resistenza. Per vostra opera Comandante Vi è conferita sul campo Croce Cavaliere Ordine Militare Savoia. Mussolini"*²⁴¹. Dato che la resa era già in atto, l'autorizzazione di Supermarina era non solo superflua, ma pure redatta con parole diverse da quelle del testo originale ricevuto dal Comando Su-

236 "Comunicazioni intercorse tra radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia" pp.14-15, Allegato a fascicolo "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI - AUSSMA SL4 - 55

237 "Comunicazioni intercorse tra radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia" pp.14-15, Allegato a fascicolo "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI - AUSSMA SL4 - 55

238 "Comunicazioni intercorse tra radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia" pp.14-15, Allegato a fascicolo "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI - AUSSMA SL4 - 55

239 "Comunicazioni intercorse tra radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia" pp.14-15, Allegato a fascicolo "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI - AUSSMA SL4 - 55

240 Note a mano in calce al telegramma Comando Supremo a Supermarina per Pantelleria, Superaereo, OBS e pc Supersercito, 1490/OP dell'11 giugno 1943, ore 11,35. AUSSMA SL2/11-11 Quater.

241 "Comunicazioni intercorse tra radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia" pp.14-15, Allegato a fascicolo "Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI - AUSSMA SL4 - 55

premo. Nel suo messaggio la Marina aveva omissso l'ora della resa, lasciandola alla discrezione di Pavesi, ignorando che da quasi due ore la bandiera bianca stava sventolando sul pennone del Comando Marina Pantelleria, dove prima garriva la sua bandiera. Nel testo rimaneggiato da Supermarina erano spariti anche gli elogi – meritatissimi – che Mussolini aveva inviato alla guarnigione, mentre era stato conservata la parte relativa al conferimento all'ammiraglio della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia. È probabile che lo stesso messaggio sia stato captato da qualcuna delle poche stazioni radio ancora in funzione sull'isola, comunque prima di interrompere le comunicazioni D'Amico informò Monti, che Monte Grande l'aveva regolarmente ricevuta, senza però poterla inoltrare a Pavesi essendo già state interrotte le comunicazioni²⁴².

La mancata distruzione dell'hangar in caverna

La mancata distruzione dell'hangar in caverna non è un episodio trascurabile nella complessa vicenda della resa di Pantelleria. Come già accennato, il generale Monti si era subito preoccupato di non consegnare intatto al nemico questo prezioso impianto della Regia Aeronautica. Nonostante il tumultuoso accavallarsi dei messaggi in arrivo sia da Pantelleria che da Roma, il comandante dell'Aeronautica Sicilia aveva conservato la lucidità e la calma necessarie per assumersi una responsabilità, sicuramente fuori dalle sue prerogative. Avendo ricevuto alle 12,22 dal comandante dell'Aeroporto, colonnello Raverdino la sorprendente notizia che lui aveva *“avuto ordini da Ammiraglio [Pavesi] di non fare saltare hangar”*, Monti si era reso conto che gli mancavano sufficienti margini di tempo per interpellare Roma. Aveva pertanto deciso di inviare a Raverdino un ordine, falsamente attribuito a Mussolini, onde convincerlo a procedere all'immediata demolizione dell'hangar contrariamente agli ordini impartiti da Pavesi. Pertanto, due minuti dopo avere ricevuto il messaggio di Raverdino – e precisamente alle 12,24 – Monti aveva inviato alla stazione di Monte Grande il seguente fonogramma: *“A Radioponte Pantelleria per Col. Raverdino: ordine Duce provvedere distruzione hangar non appena nemico avrà iniziato sbarco. Per stazioni radio attendete ultimo momento. Monti”*²⁴³.

Non essendogli stata confermata l'esecuzione dell'ordine, alle 12,55 Monti chiamò nuovamente Monte Grande: *“Cercate con ogni mezzo di fare giungere [a] col. Raverdino ordine distruzione hangar”*. Alle 13,02 l'imperterrito sottotenente D'Amico rispose da Monte Grande: *“La nota distruzione hangar est stata comunicata al Comando ma appena finita comunicazione si sono interrotte le linee”*. Un minuto dopo D'Amico chiamò ancora l'Aeronautica Sicilia precisando *“Non ho più comunicazioni con Aeroporto. Non posso notificarvi circa distruzione hangar”*. Tre minuti dopo Monte Grande inviò l'ultimo fonogramma: *“Fra poco faccio saltare tutto. Gli inglesi sono sbarcati in più punti et avanzano verso l'interno”*²⁴⁴.

In realtà l'occupazione dell'isola era iniziata un'ora prima. Esattamente alle 11,55 i primi soldati britannici erano scesi da mezzi da sbarco entrati direttamente nel porto, il quale – nonostante le distruzioni provocate dalle bombe alleate – era ancora agibile non essendo state attivate le cariche di demolizione. In seguito erano arrivati anche gli LCT che avevano sbarcato cannoni, cingollette Universal Carrier e vari mezzi motorizzati. Nel corso della giornata ogni angolo dell'isola era stato raggiunto e facilmente occu-

242 Note a mano in calce al telegramma Comando Supremo a Supermarina per Pantelleria, Superaereo, OBS e pc Supersercito, 1490/OP dell'11 giugno 1943, ore 11,35. AUSSMA SL2/11-11 Quater.

243 Riportato da Santoni A. op. cit. p. 118.

244 “Comunicazioni intercorse tra radioponte Pantelleria e Comando Aeronautica Sicilia” pp.14-15, Allegato a fascicolo “Avvenimenti Pantelleria 8 maggio - 11 giugno 1943 XXI - AUSSMA SL4 - 55

pato, ad eccezione di qualche punto dove pochi elementi non ancora informati della resa avevano tentato un simulacro di resistenza. Gli ultimi colpi di cannone della difesa erano stati sparati intorno alle 11,25 da alcune batterie della zona del porto²⁴⁵. A mezzogiorno qualche colpo di armi leggere era partito da una spiaggia dove i militari italiani non avevano ancora ricevuto l'ordine di arrendersi al nemico²⁴⁶.

Dopo il facile sbarco, i nuovi occupanti ebbero la piacevole sorpresa di constatare che nessuna importante demolizione era stata eseguita. L'hangar in caverna ed i depositi circostanti erano intatti. Ai lati dell'aeroporto giacevano le carcasse di 75 aerei italiani e 9 tedeschi²⁴⁷. Eccetto diciannove grosse buche nella parte centrale della pista provocate dall'ultimo bombardamento, non si costatavano gravi distruzioni²⁴⁸. Le bombe da 500 Kg. interrate dai genieri italiani in punti selezionati per distruggere la pista ed altri vitali impianti non erano state fatte esplodere²⁴⁹.

La facilità, con cui dodicimila militari italiani armati sino ai denti si erano arresi, fu una tale sorpresa per i comandi alleati, che accusarono i loro servizi d'informazione di avere "sovrastimato la volontà di resistenza della guarnigione"²⁵⁰. A loro volta questi comandi sovrastimarono la potenza del sistema che aveva così rapidamente portato alla resa di Pantelleria. Sarcasticamente il generale britannico W. G. F. Jackson commentò: "Le forze aeree alleate furono naturalmente entusiaste per la sorprendente prova di efficacia fornita dall'arma aerea. La smentita sarebbe giunta soltanto con le battaglie di Cassino e di Caen, le quali avrebbero dimostrato cosa sarebbe potuto accadere se l'isola fosse stata presidiata da tedeschi invece che da italiani"²⁵¹. Meno sarcasticamente il feldmaresciallo Kesselring accennò alla caduta di Pantelleria come ad "un capitolo assai triste del funzionamento dei comandi italiani in quel momento"²⁵². Una ulteriore smentita ai facili entusiasmi sollevati dalla rapida caduta di Pantelleria arrivò assai presto dalle isole del Pacifico, dove i giapponesi offrirono incredibili esempi, resistendo ai più feroci e distruttivi bombardamenti aerei e navali.

L'occupazione di Lampedusa e delle Pelagie minori

Sino alla prima decade di giugno l'isola di Lampedusa non aveva subito pesanti bombardamenti aerei, eccetto periodici attacchi di caccia bombardieri, che avevano preso di mira alcuni specifici obiettivi. Verso la fine di maggio sei aerei avevano attaccato e distrutto un carro radio della Regia Aeronautica, la cui perdita era stata particolarmente sentita perché venne a mancare una ricetrasmittente 450 Allocchio Bacchini, che oltre a fungere da radiofaro era un potente mezzo di collegamento con l'Aeronautica

245 "Relazione Ammiragliato Britannico" stralcio riportato da Santoni A e Mattesini F. op. cit. p.366.,

246 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", p.9.

247 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", p.9.

248 "History of the Twelfth Air Forces" Chapt. XII p. 23.

249 History of the XII AF chapt. XII p. 4.

250 U.S.Army in the World War II - Sicily and the Surrender of the Italy, Center of Military History, United States Army, Washington, D.C., 1991, p. 72. La stessa pubblicazione aggiunge: "Nonostante la propaganda fascista, Pantelleria e le isole Pelagie erano gusci vuoti, largamente presidiate da gente eccessivamente anziana e senza esperienza, molta della quale aveva la propria residenza nelle isole".

251 Jackson W.G.F. "La battaglia d'Italia", Baldini e Castoldi, Milano, 1970, p.47.

252 Kesselring A. op. cit. p.170.

Sicilia²⁵³. L'isola non aveva problemi di rifornimenti. Gli ultimi erano arrivati il 6 giugno a bordo di due motozattere salpate da Porto Empedocle le quali, dopo avere regolarmente scaricato, erano rientrate senza danni al porto di partenza²⁵⁴. All'indomani Lampedusa era stata attaccata da 179 aerei che avevano lanciato 105 tonnellate di bombe, principalmente contro le postazioni d'artiglieria²⁵⁵. L'isola non aveva subito altri attacchi sino all'11 giugno, quando – avuto conferma della resa di Pantelleria – il comando della NATAF aveva dirottato su Lampedusa una formazione di B-25 già in volo. Da quel momento sino alla sera seguente l'isola fu sottoposta a pesantissimi bombardamenti aerei e navali. NASAF, NATAF e IX AF inviarono complessivamente 174 bombardieri medi, 114 bombardieri leggeri e 120 cacciabombardieri, che lanciarono 268 tonnellate di esplosivi²⁵⁶. Nel corso di questi attacchi, caccia tedeschi a grande autonomia tentarono di intercettare le formazioni di bombardieri, ma a loro volta furono contrattaccati dai caccia di scorta che rivendicarono quattordici vittorie contro tre sole perdite²⁵⁷. Gli ultimi attacchi aerei furono lanciati nella tarda serata da una formazione di B-25 e P-40 della IX Air Force, un'ora prima che il comandante dell'isola esponesse bandiera bianca²⁵⁸.

Un sergente pilota della RAF, costretto dalla mancanza di carburante ad un atterraggio di emergenza sull'aeroporto di Lampedusa, ebbe la gradita sorpresa di constatare che invece di distruggere il suo aereo, il comandante dell'isola - capitano di vascello Bernardini – lo aveva precipitosamente rifornito, chiedendogli di ripartire con una richiesta di resa indirizzata al Comando Alleato²⁵⁹. Bernardini agì senza alcuna autorizzante, ma dipendendo Lampedusa dal Comando della Piazza Marittima di Pantelleria, si ritenne automaticamente legittimato a procedere negli stessi termini che Supermarina aveva concesso all'ammiraglio Pavesi. I segnali di resa issati su Lampedusa furono avvistati nel tardo pomeriggio del 12, ma la capitolazione fu ufficialmente accettata all'indomani dal comandante di un cacciatorpediniere britannico, che sbarcò un contingente catturando i circa 500 militari della guarnigione. Lo stesso giorno altri 140 militari che presidiavano l'isola di Linosa si arresero ad una unità navale britannica. Il 14, fu occupata Lampione, ma il plotone incaricato ebbe la sorpresa di constatare che guarnigione ed abitanti erano già stati evacuati²⁶⁰.

La capitolazione di Pantelleria: conseguenze e reazioni

La capitolazione di Pantelleria e Lampedusa aveva permesso agli Alleati di eliminare due basi nemiche, che con i loro centri radar e di avvistamento esattamente al centro del Canale di Sicilia avrebbero dato loro molti fastidi prima e durante l'Operazione Husky. Aveva inoltre messo a loro disposizione una base aerea avanzata che - grazie all'ingiustificato e stupefacente ordine dell'ammiraglio Pavesi - era stata subito riattivata, migliorando in modo decisivo le scorte ai bombardieri impegnati ad ammorbidire le difese della Sicilia e neutralizzare i reparti della Luftwaffe e della Regia Aeronautica che la difendevano. Inoltre il

253 Lettere all'A in data 22.01.2001 e 7.01.2002 del sig. Giuseppe Pisani. Pisani, allora sottufficiale marconista della Regia Aeronautica era il responsabile del carro distrutto, il cui personale scampò all'attacco abbandonando il mezzo alcuni secondi prima che venisse centrato

254 Da Aeronautica Sicillia a Superaereo, 0023154/S - 305 6/6 2355, 7 giugno 1943, AUSSMA SL1-9.

255 "History of the Twelfth Air Forces" Chapt. XII p. 17.

256 "History of the Twelfth Air Forces" Chapt. XII p. 20.

257 "History of the Twelfth Air Forces" Chapt. XII p. 20.

258 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

259 "History of the Twelfth Air Forces" Chapt. XII p. 20.

260 "History of the Twelfth Air Forces" Chapt. XII p. 20, MATAF AI/515 12/6 Opsum 134, AFHRA A-6011.

giorno dell'invasione i caccia di base a Pantelleria contribuirono alla copertura aerea della forza di sbarco americana.

La repentina perdita di Pantelleria e delle altre isole aveva infine inflitto un colpo tremendo al morale del popolo italiano ed intaccato profondamente lo spirito di resistenza delle sue forze armate²⁶¹.

Come aveva preconizzato il generale Marshall, il possesso di Pantelleria e delle Pelagie equivaleva ad una squadra di portaerei. Infatti per disposizione del quartiere generale delle NAAF l'aeroporto di Lampedusa fu utilizzato come base per gli squadrons di Hurricane del Coastal Command addetti alla protezione dei convogli. Inoltre sull'isola furono installati un radiofaro, stazioni radio e mezzi aerei e navali per la ricerca e soccorso degli aviatori caduti in mare e dei naufraghi. A Pantelleria un contingente del 888° battaglione del genio aeronautico (USA), sbarcato insieme alle truppe d'occupazione, rimise immediatamente in efficienza l'aeroporto. L'aerea era butterata dai crateri di più di duecento bombe, ma poche ore dopo l'arrivo dei genieri americani una striscia d'emergenza ottenuta col riempimento di una ventina di buche era già pronta per decolli ed atterraggi. Sull'isola fu trasferito il 33rd Fighter Group, i cui primi P-40 atterrarono il 17 di giugno. Pochi giorni dopo arrivò il resto del gruppo, indi sopraggiunsero i veloci P-51-2NA del 111th Observation Squadron²⁶². Il 27 giugno i P-40 di Pantelleria cominciarono le loro scorribande sulla Sicilia ed il 10 luglio incrociarono nel cielo di Gela e di Licata dando una spietata caccia agli assaltatori tedeschi che stavano tentando di contrastare lo sbarco della 3^a Divisione di Fanteria U.S.²⁶³.

La prematura resa della guarnigione di Pantelleria era stata un colpo durissimo per i massimi vertici militari italiani, impressionando pure gli ermetici ambienti della Casa Reale *“perché si sperava - scrisse l'aiutante di Vittorio Emanuele III, generale Puntoni - che il nostro presidio avrebbe contrastato sino all'ultimo i tentativi di sbarco del nemico”*. L'ambasciatore Luca Pietromarchi, dirigente d'alto rango del Ministero degli Esteri, in seguito definì Pantelleria *“il più grave caso di vigliaccheria di questa guerra. L'isola era imprendibile. Le rocce scendono a picco e per darvi la scalata occorrono battaglioni di Alpini. I rifugi sono in caverna sotto decine di metri di rocce. Gli unici punti nei quali lo sbarco era tentabile sono due piccoli porti facilmente tenibili. Al momento dello sbarco la guarnigione disponeva ancora di 9.000 colpi di grandi obici. [...] Non è vero che mancava l'acqua. Il comandante la guarnigione telegrafò al Duce che i bombardamenti mietevano vittime tra la popolazione civile. Il Duce per evitare inutile spargimento di sangue ordinò la resa. Si è poi saputo che in un mese di bombardamento i morti erano stati 58, mentre a Napoli, Palermo, dovunque si contavano a centinaia e a migliaia. L'ultimo giorno durante il quale il bombardamento fu ininterrotto si ebbe un solo morto. L'Ammiraglio Pavesi, eroico difensore di Pantelleria, dovrà chiamarsi “pavido” Pavesi”*²⁶⁴.

Venuto a conoscenza della realtà dei fatti, Mussolini si rifiutò di ammettere la paternità dell'ordine di resa, congiuntamente suggeritogli dal generale Ambrosio e dall'ammiraglio Riccardi. Continuò a negarla anche nella sua *“Storia di un anno”* definendo Pavesi *“il primo in ordine di tempo degli ammiragli traditori”*²⁶⁵.

Secondo un valente storico della Marina italiana *“una resistenza si sarebbe risolta in un semplice ed inutile massacro della guarnigione e della popolazione senza [...] infliggere perdite al nemico, ritardare l'attuazione dei suoi piani, influire sull'andamento delle operazioni, per permettere - fantasia - l'intervento delle proprie forze aeree e navali”*²⁶⁶. Premesso che le forze aeree italo tedesche della Sicilia erano in-

261 Vedere in proposito Faldella Emilio, *“Lo sbarco e la difesa della Sicilia”* L'Aniene Editrice in Roma, s.d., p.72

262 Versione da ricognizione con motore Allison del caccia P-51 (n.d.A).

263 Una delle prime conseguenze del mancato sabotaggio degli impianti, fu il rapidissimo ripristino dell'efficienza dell'aeroporto, che già il 17 giugno era in grado di accogliere i primi P-40 del 33rd FG, *“History of the Twelfth Air Force”*, Chapt.XII p.24, AFHRA A-6202.

264 De Felice R. *“Mussolini l'alleato - Crisi ed agonia del regime”*, cit. p. 1150 n.

265 De Felice R. *“Mussolini l'alleato - Crisi ed agonia del regime”*, cit. p. 1150 n.

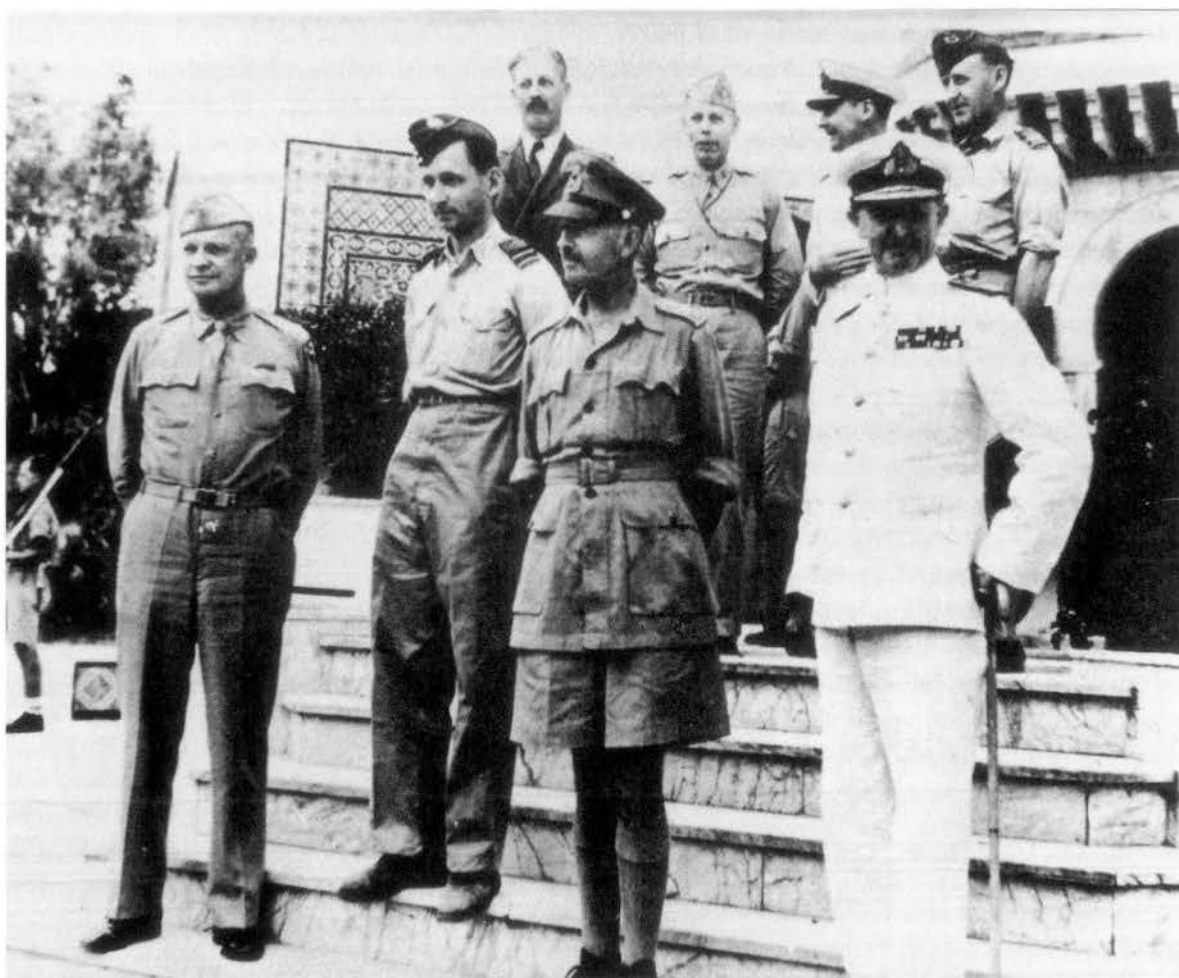
266 Giorgerini G., op. cit. p. 396.

tervenute strenuamente, praticamente ai limiti delle loro possibilità, mentre erano mancate quelle azioni di unità sottili inizialmente previste dalla Marina, è indubbio che la resistenza di Pantelleria sarebbe cessata entro un limite temporale piuttosto ristretto. Se è vero che *“gli armamenti delle postazioni difensive erano sfiniti dalla stanchezza fisica, pur avendo generalmente conservato alto il morale”*²⁶⁷, era altrettanto vero che le truppe mobili, rimaste per giorni al riparo di solidissimi bunker, erano in buone condizioni fisiche, comunque molto migliori di quelle degli artiglieri. Dato il non trascurabile armamento di queste truppe ed i numerosi apprestamenti difensivi dell'interno ancora intatti, non sarebbe stato impossibile prolungare la difesa per alcuni giorni. A parte l'effetto morale di una tale resistenza, gli Alleati avrebbero dovuto tenere nelle acque dell'isola forze navali d'appoggio esponendole ad altri attacchi aerei dell'Asse - forse non estremamente micidiali - ma in procinto di divenire sempre più pesanti, visto che proprio dalla metà di giugno il II Fliegerkorps aveva cominciato a ricevere sostanziosi rinforzi²⁶⁸. L'unica vera incognita - determinante per la durata della resistenza - sarebbe stata la capacità della NATAF di fornire l'appoggio alle operazioni in terreno montagnoso. È indubbio che una seppure breve resistenza avrebbe avuto un incommensurabile valore morale e politico, trascendente il numero dei giorni nei quali la bandiera italiana avrebbe sventolato ancora sulla piccola isola. Le tradizioni militari hanno un loro valore nella storia dei popoli e costano sangue, mentre le capitolazioni come quella di Pantelleria annullano il sacrificio di generazioni che hanno dato la loro vita per costruirle. L'eroismo della Folgore ad El-Alamein, la lunga e valorosa difesa di Cheren, le imprese della X MAS, degli aviatori della Regia Aeronautica e degli alpini in Russia furono oscurate da una capitolazione, che lo storico Renzo De Felice definì senza mezzi termini *“una delle pagine meno onorevoli per le armi italiane e meno limpide della II Guerra Mondiale”*. [...] *“Le ripercussioni e gli echi all'estero ed all'interno della resa di Pantelleria furono notevolissimi e tutti negativi. All'estero fu vista come la conferma della gravità della crisi morale e materiale in cui versava l'Italia e, specie da parte inglese, venne naturale fare il confronto tra la tenacia e lo spirito di sacrificio con i quali per tre anni Malta aveva resistito agli attacchi aerei dell'Asse [...] I tedeschi a loro volta vi videro, nel migliore dei casi, la prova del pessimo funzionamento dei comandi italiani, ma in genere furono portati ad attribuirle tout-court a Tradimento. Sul fronte interno le ripercussioni sul morale furono assai gravi e gravissime per quel che riguardava le popolazioni della Sicilia, che si sentirono indifese”*²⁶⁹.

267 Bragadin Marc'Antonio, *“Che ha fatto la Marina?”*, Garzanti editore, Milano 1957, p.310. Giorgerini G. (op. cit. p. 395) scrive invece che Pavesi si decise alla resa perché *“consocio che non avrebbe mai ricevuto alcun sostegno aereo e navale proveniente dalla Sicilia, mentre lo spirito dei suoi reparti era piuttosto depresso”*.

268 Tutti i Gruppen dello JG.77 ritornarono ad essere pienamente operativi entro il 19 giugno, Prien Jochen, *“Geschichte des Jagdgeschwader 77”*, Erstellung: struve-druck, Eutin, Germany, Teil 3, p. 1591. E. Mombeek - La campagne italienne de le JG.77, Avions n.89.

269 De Felice R. *“Mussolini l'alleato - Crisi ed agonia del regime”*, cit. p. 1148 - 1149 n.



Comandanti delle forze Alleate destinate all'invasione della Sicilia. (Da sin.a ds.) generale Dwight Eisenhower comandante supremo, Air Marshall Sir Arthur Tedder, generale Sir Harold Alexander, ammiraglio Sir Andrew B. Cunningham. (US Army).

Capitolo IX

In attesa dell'invasione

La risposta tedesca al "problema aereo" italiano

La riorganizzazione delle forze aeree dell'Asse prima della battaglia di Sicilia

La caccia notturna italo tedesca

La rete d'avvistamento radar

L'artiglieria contraerea italo tedesca

L'offensiva aerea dell'Asse contro le basi dell'invasione

L'esplorazione strategica dell'Asse



Ju.87D su un aeroporto italiano nell'aprile 1943. Un esemplare di seconda mano consegnato alla Regia Aeronautica dalla Luftflotte.2. (Collezione Ferdinando Pedriali)

La Germania fornì all'Italia sei tipo Do.217 J-2 con radar Liechtenstein FuG. 202 e sei Do.217 tipo J-1 senza radar. Nell'immagine un Do.217 J-2.



La risposta tedesca al “problema aereo” italiano

Nella prima metà di giugno l'aviazione anglo americana già aveva ottenuto tre importanti risultati, che avrebbero a breve termine facilitato il successo dell'Operazione Husky. In primo luogo la sua potenza aerea aveva costretto alla resa le isole di Pantelleria e Lampedusa. La medesima aveva già notevolmente ridotto le capacità di difesa della Sicilia, logorandone il sistema di comunicazioni col continente mediante una serie di micidiali attacchi. Infine essa aveva distrutto a terra, entro le loro stesse basi, buona parte dei caccia e cacciabombardieri che avrebbero potuto creare seri problemi nel momento in cui la flotta d'invasione si fosse avvicinata alle coste dell'isola.

L'aviazione anglo americana - alimentata da continui ed ingenti rifornimenti di aerei, uomini e materiali, provenienti dagli USA e dalla Gran Bretagna, ed ormai libera di concentrare le proprie forze dopo la vittoriosa campagna di Tunisia - poteva ora esercitare sul territorio italiano una pressione sempre più dura, costante ed efficace. La stremata Regia Aeronautica e la sempre valida Luftflotte.2 non avevano abbastanza aerei per arginare i suoi attacchi e contemporaneamente attaccarne le basi.

Nonostante la minaccia di invasione del territorio italiano fosse reale ed imminente, Hitler aveva dato uno scarso aiuto al suo alleato Mussolini, né ne aveva ascoltato gli accorati appelli per ridurre il pericoloso divario fra le forze aeree dell'Asse e quelle degli Alleati. Il “*problema aereo*” gli era stato già più volte chiaramente prospettato dallo stesso Mussolini, che in aprile, in occasione del convegno di Klessheim aveva chiesto il trasferimento nel Mediterraneo di una forza aerea tedesca di potenza tale da controbilanciare quella anglo americana e nello stesso tempo aveva sollecitato l'immediata fornitura di trecento aerei per l'aviazione italiana¹. Pochi giorni dopo il convegno l'OKW aveva confermato la sua disponibilità a dare gli aerei richiesti, ma nonostante i ripetuti solleciti dello stesso Duce, la loro consegna era andata a rilento ed una parte doveva ancora arrivare prima dell'8 settembre.

Alla fine di maggio erano ancora pochi i reparti italiani, di cui era stato previsto il riequipaggiamento con materiale tedesco, che avevano effettivamente ricevuto le assegnazioni programmate. Molti dei velivoli consegnati erano di seconda mano prelevati dalle riserve della Luftflotte.2, mentre altri arrivavano direttamente dalle fabbriche. Secondo una situazione preparata dal Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Santoro, ai primi di giugno, diciassette Ju.88 nuovi di fabbrica stavano per essere consegnati al 9° ed al 10° Stormo Bombardamento, mentre altri trenta Ju.88 erano già a Littoria col 15° Gruppo “C” che curava l'addestramento degli equipaggi per i bombardieri tedeschi. Andavano invece un po' meglio le consegne dei caccia. I Gruppi Caccia 3° e 150° avevano ricevuto ognuno ventiquattro Me.109-G.6 di seconda mano più alcuni Me.109-F per l'addestramento dei piloti. Altri sette Me.109-G.6 erano appena stati assegnati al 4° Stormo C.T., di cui era previsto il completo riequipaggiamento con i caccia tedeschi. In realtà il programma non fu rispettato perché, ai primi di luglio il 4° Stormo fu inviato d'urgenza in Sicilia con i MC.202 più un certo numero di MC.205.

Circa la situazione degli aerei d'assalto, Santoro riferì che il 103° Gruppo *Tuffatori* era stato riarma-

¹ Dichiarazione del feldmaresciallo Kesselring alla riunione presso il Comando Supremo del 18 aprile 1943. Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, “Verbalì delle riunioni tenute da capo di SM Generale”, Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.73.



Uno dei Bf.109 F-4 dello JG.27, trasferiti alla Regia Aeronautica per l'ambientamento dei propri piloti sui caccia della Messerschmitt. (pgc Giuseppe Ramaciotti)

to con trentatré Ju.87-D.3, mentre altri trenta stavano per arrivare all'aeroporto di Siena Ampugnano, ove sarebbero stati accantonati come riserva del reparto. Sebbene gradita a causa della mancanza di altre macchine per l'assalto, la cessione degli Ju.87-D.3 non rappresentava una grande risorsa, perché erano aerei scartati dalla Luftflotte.2, dato che le forti perdite nelle ultime fasi della campagna di Tunisia avevano chiaramente dimostrato l'obsolescenza del vecchio Stuka²

Infine dodici Do217 da caccia notturna (sei tipo J-2 con radar

Liechtenstein FuG. 202 e sei tipo J-1 senza radar) più tre Messerschmitt Bf.110C-3 senza radar erano stati assegnati al 41° Stormo Intercettori, incaricato della difesa del triangolo industriale del Nord Italia³.

Pertanto su trecento velivoli promessi, ne erano stati consegnati o stavano per essere consegnati solo centottantacinque. Quasi un'inezia per la Regia Aeronautica, che nell'ultimo semestre aveva perduto in media duecentottanta velivoli al mese, ricevendo poco più di duecento rimpiazzati dall'industria nazionale, compresi gli aerei da ricognizione ed ovviamente gli immancabili, quanto inutili, biplani CR.42 ancora in produzione presso la Fiat Aeritalia⁴. Per inciso, la sessantina di caccia, fra vecchi e nuovi, che la Luftwaffe aveva consegnato agli italiani rappresentava appena il 6% dei 1.050 caccia che a quell'epoca uscivano mensilmente dalle fabbriche tedesche⁵. Non si può pertanto affermare che i tedeschi si comportassero con generosità ed accortezza, lesinando i mezzi ad una aviazione che, oltre ad essere loro alleata, aveva sempre dimostrato un alto spirito combattivo.

L'arrivo del limitato contingente di velivoli tedeschi fu comunque accolto con favore dai piloti italiani, soprattutto da quelli della caccia, che finalmente avevano la possibilità di andare in combattimento con macchine all'altezza della situazione. I Bf.109 G-6 furono assegnati a reparti formati con piloti di provata esperienza bellica, che non avrebbero avuto problemi per effettuare il "passaggio" sul nuovo velivolo anche senza un addestramento preliminare su velivoli a doppio comando. Per familiarizzare i piloti con il caccia Messerschmitt furono utilizzati alcuni Bf.109F appositamente ceduti dalla Luftflotte.2, poiché la potenza dei loro motori era di poco superiore a quella degli Mc.202 e dei Re.2001.

Uno dei piloti appartenenti al ristretto gruppo dei prescelti fu il sergente Domenico Laiolo, che era stato fra i pochi cacciatori del 54° Stormo C.T. rientrati dalla Tunisia pochi giorni prima della resa. Ai primi di giugno Laiolo fu assegnato al 150° Gruppo Caccia. *"Il giorno dopo il mio arrivo a Sciacca - racconta Laiolo - mi fu affidato un CR.42 per un volo d'ambientamento, indi mi fu illustrato il Fritz [il Bf.109F]*

2 I vecchi Stuka avevano avuto giorni gloriosi, ma ormai l'arma aerea tedesca li utilizzava, seppure con crescenti difficoltà, solo sul fronte orientale, dato che su quello mediterraneo la superiorità della caccia Alleata ne impediva praticamente la sopravvivenza (n.d.A.).

3 Vedi: SMA prot. 6/9024 del 4 giugno 1943, "Armamento su velivoli tedeschi", in Mattesini e Cermelli, op. cit. Vol. Secondo Tomo II p. 886 e Pedriali Ferdinando "Sicilia 1943 - Guerra aerea nella notte" in Storia Militare n.106, luglio 2002.

4 Vedi: Santoro G. op. cit. p. 481 e Brotzu, Caso e Cosolo, op. cit. vol. 1, p.55.

5 "The United States Strategic Bombing Survey, Summary Report", United States Government Printing Office, Washington, 30 September 1945 edition, p.6.

su cui dovevo iniziare a volare prima di passare al mitico Messerschmitt 109G Gustav. Purtroppo molte cose erano diverse rispetto ai nostri aerei: il movimento della manetta del gas era inverso alle nostre, cioè per accelerare si spingeva anziché tirare. Il sistema frenante delle ruote era idraulico con comando sulla pedaliera, mentre il nostro era pneumatico con comando a pulsante sulla cloche. I flaps erano azionati da un grande volano, posto alla sinistra del pilota e mosso manualmente con un certo sforzo fisico per raggiungere i 40 gradi di abbassamento necessari per frenare la velocità di planata, mentre i nostri erano idraulici. Le ali del Me.109 erano dotate di alette ipersostentatrici, mentre i nostri Macchi non le avevano. Il tettuccio era pesantissimo e le gambe del carrello erano divaricate, e si chiudevano all'esterno al contrario di quelle dei nostri. Dopo avere familiarizzato con tutte quelle novità, mi fecero rullare sul campo per prendere confidenza con la manetta ed i freni, poi mi fecero decollare sul Fritz, meno veloce e meno potente del Gustav. Dopo qualche atterraggio passai sul Me.109G. La maggiore potenza del suo D.B. 605 (1.475 HP) si avvertiva in modo tangibile. A 7.000 metri superava i 600 Km/h, il pilotaggio non presentava difficoltà evidenti. L'aereo era abbastanza docile ai comandi, ma un po' meno sensibile del nostro Mc.202. La visibilità era pressoché uguale, invece la planata per l'atterraggio, si doveva impostare molto più "picchiata" del Macchi, ne guadagnava un po' la visibilità, di conseguenza si richiama più vicino al terreno, mentre i nostri planavano un po' più "spanciati". Il Gustav aveva un armamento decisamente superiore ai nostri, disponeva di due cannoncini Mauser cal. 20 mm alloggiati nelle ali e di due mitraglie cal. 13 sincronizzate col motore, che sparavano attraverso l'elica. Anche la radio funzionava molto bene, inoltre vi era una apparecchiatura ricetrasmittente siglata F.G.25 che permetteva all'operatore Ja.Fu. (radar) di distinguere sul suo schermo gli aerei amici da quelli nemici e di conseguenza indirizzarli sull'avversario"⁶.

Per inciso, i piloti del 150° Gruppo - primo reparto caccia integralmente riequipaggiato col Bf.109G-6 - iniziarono il passaggio sul nuovo apparecchio alla fine d'aprile sul campo di San Pietro, seguiti in giugno da quelli del 3° Gruppo di base a Comiso. Il 150° effettuò il "passaggio" sui Bf.109 G con istruttori tedeschi. Uno dei nuovi piloti di questo Gruppo, il tenente Giuseppe Ramaciotti, ricorda che la mancanza di aerei a doppio comando nonché alcune diversità fondamentali nei comandi furono causa di alcuni incidenti. *"Una fonte di gravi errori fu l'impianto elettrico, la cui accidentale disinserzione escludeva i comandi dei flaps. Inoltre, noi eravamo abituati ad aerei con motori di scarsa potenza, perciò dovemmo velocemente imparare a contrastare con la pedaliera la tendenza del Bf.109 G ad imbarbare al decollo. Un effetto causato dalla forte coppia motrice del Daimler-Benz DB 605A, da 1.475 Cv, assai più potente di quella del DB.601 da 1175 Cv installato sul Mc.202. Però appena in volo l'aereo tedesco diventava maneggevolissimo. L'armamento - adeguato alle necessità del combattimento, anche contro i pesanti quadrimotori - consisteva in due mitragliatrici da 13 mm ed un cannoncino automatico MG 131 da 20 mm, che sparava granate autodistruggenti alla fine della loro traiettoria lunga quasi 2 Km"*⁷. Fu proprio nel periodo dell'addestramento a stretto contatto con istruttori tedeschi ed in quello successivo del servizio in Sicilia sullo stesso campo con altri membri della Luftwaffe, che Ramaciotti cominciò ad accorgersi della *"scarsa armonia esistente fra italiani ed alleati tedeschi"*⁸.

Dopo i piloti del 150° Gruppo, in giugno anche quelli del 3° Stormo furono addestrati al pilotaggio del Bf.109 G-6 sull'aeroporto di Ciampino. Però il reparto non ricevette abbastanza Bf.109G-6 per riequipaggiarsi interamente con questo caccia⁹.

La distribuzione a pochi reparti di alcune decine di buone macchine tedesche non poteva certo ristabilire la disastrosa situazione dell'Aeronautica italiana, tanto più che le consegne arrivarono scaglionate su un arco di circa tre mesi. Ciò aumentò l'insoddisfazione di Mussolini, che colse ogni opportunità per

6 Laiolo Domenico, "Memorie di Guerra" memoriale dattiloscritto inedito, copia nell'archivio dell'A, pp. 118 - 119.

7 Testimonianza all'A. del gen. Ruolo d'Onore Giuseppe Ramaciotti, Ferrara 6 novembre 2000.

8 Testimonianza all'A. del gen. Ruolo d'Onore Giuseppe Ramaciotti, Ferrara 6 novembre 2000.

9 Il 9 luglio il 3° Stormo, basato a Cerveteri aveva in carico nove Bf.109G-6 (Brotzu, Caso, Cosolo, op. cit. Vol.3 p.60).

richiamare l'attenzione del suo riluttante alleato sul cruciale problema aereo, vero punto dolente della difesa del suolo italiano. Subito dopo il bombardamento americano su La Spezia del 5 giugno, che aveva danneggiato le navi da battaglia VITTORIO VENETO e ROMA ed affondato un sommergibile, il Duce ricevette Kesselring a Palazzo Venezia¹⁰. Dopo avere fornito al feldmaresciallo dettagli sul bombardamento, Mussolini aggiunse, con l'ovvia intenzione che il suo pensiero fosse riferito ad Hitler: *"questa nuova situazione porta come conseguenza che dobbiamo provvedere a rafforzare la nostra aviazione. È sempre mia idea che la migliore difesa dell'Italia possa essere raggiunta con un'aviazione forte. Soltanto se disponiamo di una tale aviazione viene meno il pericolo di un'invasione della penisola"*¹¹.

Ai primi di giugno era sembrato che le continue insistenze del Duce fossero sul punto di ottenere un certo effetto a Berlino. Il ministro degli Esteri tedesco Ribbentrop aveva comunicato all'ambasciatore italiano in Germania, Dino Alfieri, che il Führer aveva *"deciso di inviare prontamente in Italia il feldmaresciallo von Richthofen con una forte unità aerea"*. Ma la promessa si rivelò fallace, come quelle che negli ultimi tempi erano diventate la specialità degli alleati germanici. In realtà von Richthofen fu inviato in Italia per rilevare da Kesselring il comando della Luftflotte.2 nella speranza che le sue provate doti organizzative riuscissero a fare miracoli con le magre forze disponibili. Appena arrivato a Roma il feldmaresciallo dichiarò *"di essere venuto solo per un giro d'ispezione e che l'OKW non aveva la minima intenzione di inviare in Italia qualche unità aerea, né grande né piccola"*¹². Una dichiarazione che qualche giorno dopo l'OKW si preoccupò di smentire, informando il Comando Supremo italiano di essere pronto ad inviare sei nuovi gruppi di aerei, oltre a quelli già in Italia. Tuttavia precisò che per dare una sistemazione ai nuovi reparti sarebbero stati necessari altri dodici campi, per il cui allestimento sarebbero occorsi due mesi e mezzo¹³. Inaspettatamente questa volta le promesse dell'OKW furono mantenute, seppure non per intero. Infatti a metà giugno arrivarono tre gruppi di bombardieri Ju.88 del KG.6 - un reparto organico con una discreta dotazione di velivoli - mentre i tre restanti gruppi erano semplicemente unità già in forza alla Luftflotte.2 che rientravano dalla Germania dopo una adeguata riorganizzazione e riequipaggiamento. Arrivò anche un gruppo di assaltatori, il IV./SKG.10 su Fw.190, però in sostituzione di altri reparti d'assalto trasferiti parte in Grecia e parte sul fronte russo¹⁴. Per contendere lo spazio aereo italiano all'aviazione avversaria sarebbero state necessarie maggiori forze, che in quel momento la Germania aveva, ma non inviò poiché Hitler dava la preminenza al fronte russo.

L'imminenza dell'invasione della Sicilia e quella eventuale della Sardegna, non lasciava più spazio, né per le solite schermaglie, frutto delle reciproche diffidenze fra i comandi italiani e tedeschi, né per rimedi dell'ultimo minuto. La secca dichiarazione di von Richthofen al suo arrivo a Roma aveva ulteriormente depresso il Comando Supremo, ormai convinto che Hitler non aveva alcuna intenzione di dare alle forze armate italiane gli armamenti, che Mussolini aveva insistentemente chiesto a Klessheim. Richieste che, il 21 giugno, il Capo di Stato Maggiore Generale, Ambrosio, aveva ancora una volta puntigliosamente elencato all'addetto militare a Roma, generale von Rintelen. In quella occasione Ambrosio aveva addirittura detto di rendersi conto che la Germania non avrebbe potuto soddisfarle¹⁵. Infatti era ormai evidente

10 Le navi da battaglia ROMA e VITTORIO VENETO avevano ricevuto ognuna due bombe a prua, l'acqua era penetrata in alcuni compartimenti, ma era subito stata messa sotto controllo. Il LITTORIO aveva avuto solo qualche scalfittura da schegge. Oltre al sommergibile era stato affondato anche un pontone, mentre era stato danneggiato un secondo sommergibile insieme ad un incrociatore in costruzione e ad una torpediniera. Telegramma a Superaereo da Romulus, ore 1215 7/6/1943, AUSSMA SL4/41.

11 Deakin W. op. cit. p. 363.

12 Deakin W. op. cit. p. 364.

13 Deakin W. op. cit. p. 364 n.

14 Cfr. tabelle allegate situazioni Luftflotte.2, maggio e giugno 1943. Lo Sturzkampfgeschwader 3 reduce dalla Tunisia, dopo una tappa in Italia inviò il III Gruppe a ricostituirsi in Germania poi a Brjansk ed Orel. La Stab ed il II Gruppe, dopo analoga tappa andarono ad Eleusis (cfr. Luftwaffe Units, AFHRA 137.306-14 roll. A1128 via Michael Holm.)

15 Deakin W. op. cit. p. 365.

che, date le difficoltà che affliggevano l'arma aerea tedesca, Hitler non avrebbe autorizzato lo spostamento in Italia di un forte numero di reparti aerei tedeschi e neppure avrebbe fornito alla Regia Aeronautica mezzi e materiali nelle minime quantità richieste. Per esaudire le istanze di Mussolini, Hitler avrebbe dovuto assumere sia sul fronte dell'Est che su quello della Manica una strategia difensiva, nettamente contraria alla sua natura aggressiva e sempre più visionaria.

Nel luglio 1943 la forza della Luftwaffe era ancora considerevole, infatti disponeva di circa 7.203 aerei di prima linea, di cui 1.849 caccia e 1.663 bombardieri¹⁶. Ma quasi 1.800 di questi aerei erano stati dislocati sui vari campi d'aviazione fra Karkov ed Orel, in attesa di dare il loro appoggio all'operazione Zitadel (Cittadella) che la Wehrmacht stava per sferrare nel saliente di Kursk¹⁷. Detratte poche centinaia di aerei dislocati in altri settori dell'enorme fronte russo, la Luftwaffe disponeva approssimativamente di 4.800 aerei, parte dislocati in occidente ed il resto nel settore balcanico - mediterraneo. Di questi ultimi, 1.034 velivoli, fra bombardieri, caccia e ricognitori erano a disposizione della Luftflotte.2 (settore Sud)¹⁸. A quelli della Luftflotte 2 si aggiungevano circa 693 velivoli italiani (di cui solo 258 efficienti) disponibili per la difesa della Sicilia e della Sardegna¹⁹. Ma anche sommando tutti i velivoli a disposizione, le forze dell'Asse dell'Italia e delle isole non avevano una massa aerea sufficiente per opporsi agli oltre 5.000 apparecchi messi in campo dagli Alleati per l'invasione della Sicilia²⁰. Questi 5.000 non rappresentavano tuttavia l'intera forza dell'aviazione anglo americana, poiché sui vari campi del Nord Africa erano disponibili altri 6.000 velivoli fra riserve e reparti di seconda schiera, che assicuravano il reintegro delle perdite nel corso dell'operazione.

La Luftwaffe avrebbe avuto la possibilità di radunare nel Mediterraneo forze sufficienti per contrastare l'invasione con qualche speranza di successo, alla sola condizione che Hitler rinunciasse ad ogni offensiva all'Est e ad altre velleità aggressive. Ma il dittatore tedesco non aveva assolutamente intenzione di rinunciare ai progetti offensivi in Russia, solo per impedire agli anglo americani di assalire il territorio italiano. Le ultime grandi riserve strategiche tedesche erano state mobilitate per l'estrema temeraria impresa di demolire l'Armata Rossa con un solo colpo, pertanto alla Luftwaffe non erano rimaste risorse da dedicare ad



A Kursk la Wehrmacht oltre ad essere clamorosamente battuta dall'Armata Rossa, subì gravissime perdite. Nell'immagine un semovente pesante Elephant distrutto dai controcarro sovietici.

16 Murray W. "Strategy for defeat the Luftwaffe 1933 - 1945", p. 308.

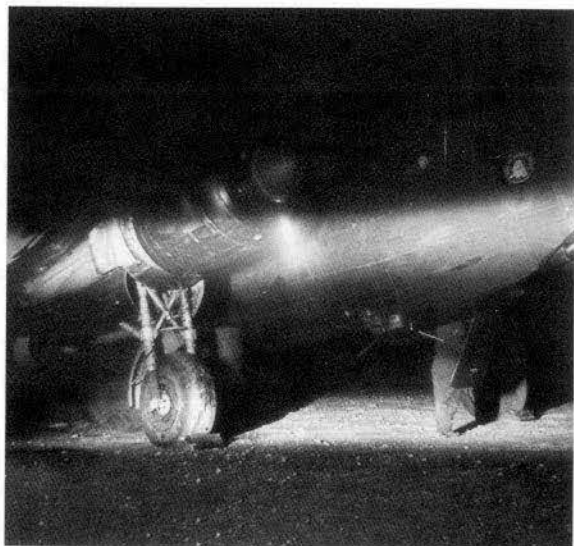
17 Paul Carell, *Operazione Barbarossa*, vol. 2°, Longanesi, Milano 1966, p.19.

18 "RAF - The Sicilian Campaign June - August 1943", Appendix 3, AFHRA 23364.

19 "RAF - The Sicilian Campaign June - August 1943", Appendix 4, Italian Air Force Strength 18 May - 9 July from Super Aereo Statistical Returns, AFHRA 23364. Le cifre fornite sia per la R.A. che per la Luftflotte.2 sono riferite alla data del 9 luglio 1943.

Secondo altri dati forniti da E. Faldella, "L'Italia nella seconda guerra mondiale", Cappelli, Firenze 1960, p.623 e G. Santoro, "L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale", vol.2, p.576, i velivoli della R.A. impiegabili per la difesa della Sicilia e della Sardegna potrebbero essere stimati in circa 860. In realtà l'efficienza di questi velivoli era molto bassa (circa il 37%), pertanto in ogni caso la forza della R.A. non avrebbe superato i 320 aerei.

20 The Army Air Force in World War II, vol. II, p. 445. La forza disponibile sarebbe stata di 4.328 velivoli, secondo "History of the Twelfth Air Force, chapter XIV note 80, AFHRA A-6202. Una relazione stilata a fine conflitto dalla sezione storica della 12th A.F. che però a p. 62 menziona 4.000 aerei Alleati disponibili per l'invasione della Sicilia, però non chiarisce se questo totale comprende anche gli aerei della IX A.F. del Coastal Command e della Middle East Air Force, i cui vari interventi sono invece menzionati in The Army Air Force in World War II, Vol. II pp. 434 - 445.



Decollo notturno di un Dornier D.217J-2 della 235ª Squadriglia del 41° Stormo Caccia Notturna dislocata a Lonate Bozzolo. (da Storia Militare).

altri settori. Il titanico attacco contro il saliente di Kursk iniziò puntualmente il 5 luglio, cinque giorni prima dell'invasione della Sicilia.

Per completare il quadro della situazione, aggiungiamo che gli attacchi dell'arma aerea tedesca contro i porti ed il traffico navale nel Mediterraneo avrebbero ottenuto migliori risultati se nei primi quattro mesi del 1943, Hitler non avesse ostinatamente consumato le residue capacità offensive dei suoi reparti da bombardamento strategico nella *England Angriffs*. Una operazione di rappresaglia su Londra e dintorni - del tutto inutile ai fini dell'economia bellica generale - conclusasi senza alcun risultato pratico e con la perdita di 329 bombardieri sui 695 inizialmente in linea²¹. È indubbio che questa preziosa massa di bombardieri avrebbe trovato un più razionale e remunerativo impiego nel settore mediterraneo, dove nei primi mesi del 1943, per difetto di forze e soprattutto di bombardieri pesanti,

i Kampfgeschwadern della Luftflotte.2 - e con loro i resti dei reparti da bombardamento italiani - non avevano potuto impedire o quantomeno rallentare la concentrazione nei porti ed aeroporti del Nord Africa dei mezzi aerei, navali e terrestri destinati all'invasione della Sicilia. Gli stessi mezzi vennero poi utilizzati anche per l'invasione del territorio italiano, costringendo - come voleva Churchill - il maggiore alleato europeo della Germania a deporre le armi.

In conclusione, per seguire sino alle estreme conseguenze la sua temeraria strategia, Hitler scelse deliberatamente di sacrificare l'alleata Italia. Una decisione che gli consentì di utilizzare le residue potenzialità offensive della Luftwaffe per l'estremo tentativo di mettere in ginocchio la Russia.

Invece di aerei, carri armati e materiale bellico, con i quali gli italiani avrebbero potuto ricostituire, almeno in parte, le grandi unità perdute in Africa ed in Russia, Hitler aveva offerto cinque divisioni tedesche, contingente che Mussolini - giustamente temendo di perdere la libertà di manovra in casa propria - aveva ridotto a tre divisioni, tutte corazzate, per sopperire alla carenza di mezzi corazzati del Regio Esercito. Insieme alle divisioni, l'OKW aveva promesso di inviare altri reparti aerei, che però arrivarono con ampi ritardi ed in numero insufficiente, mentre le divisioni arrivarono rapidamente e quasi tutte di fanteria. Da documenti dello stato maggiore germanico conservati negli archivi americani, risulta chiaro che l'OKW si proponeva con i suoi parziali aiuti unicamente di assicurare e tenere a freno gli italiani, guadagnando tempo per radunare altre unità, da inviare in Italia per neutralizzare gli effetti di una sua eventuale defezione. Hitler era così sicuro che ciò sarebbe accaduto, che aveva già predisposto un piano - nome in codice Alarich - col quale la Wehrmacht avrebbe assunto il completo controllo della penisola italiana²².

21 Per l'England Angrif vedi Murray W., "Strategy for defeat the Luftwaffe 1933 - 1945", p. 250.

22 Renzo De Felice, "Mussolini l'alleato" - Crisi ed agonia del regime - , Einaudi Tascabili - Saggi - 1996, p. 1153.

La riorganizzazione delle forze aeree dell'Asse prima della battaglia per la Sicilia

Il compito che nel giugno 1943 la Luftflotte.2 e la Regia Aeronautica stavano per affrontare, era immenso e ben oltre i limiti delle loro materiali possibilità. Il nemico stava concentrando a Gibilterra e nei porti del Nord Africa la più grande e numerosa "Armada" che avesse solcato le acque del Mediterraneo dall'epoca della battaglia di Lepanto. Essa comprendeva millequattrocentoundici unità navali, fra cui una squadra di sei navi da battaglia²³. Come ai tempi dell'operazione Torch, l'Asse aveva solo qualche incerta speranza di ritardare i tempi di radunata delle forze avversarie, mediante attacchi aerei e sottomarini, che però erano limitati dalla esiguità dei mezzi disponibili in relazione alla vastità degli obiettivi. Nel novembre del 1942 la Luftwaffe era riuscita ad infliggere agli Alleati perdite di naviglio abbastanza consistenti, in quanto aveva potuto rapidamente trasferire nel Mediterraneo reparti prelevati da altri fronti. La massa d'attacco allora radunata sotto il comando della Luftflotte.2 era di circa 500 velivoli fra bombardieri ed aerosiluranti ma, nonostante il generoso afflusso di complementi, gli otto mesi di lotta per la Tunisia avevano paurosamente dissanguato i reparti aerei tedeschi. Le loro perdite, fra il novembre 1942 ed il maggio 1943, erano salite a 2.422 aerei, di cui 1.005 caccia ed 862 bombardieri²⁴. Sebbene ogni mese la Germania inviasse un mezzo migliaio di aerei di rimpiazzo, a metà del giugno 1943 la Luftflotte.2 disponeva poco meno di 400 bombardieri ed aerosiluranti²⁵. Anche la celebre precisione dei suoi reparti da bombardamento stava progressivamente incrinandosi a causa dell'esaurimento degli equipaggi più esperti. I nuovi rimpiazzi erano costituiti da giovani senza una precedente esperienza bellica, addestrati in modo sempre più sommario. Questo declino fu evidenziato durante la difesa di Pantelleria dai magri risultati ottenuti dagli attacchi lanciati dai bombardieri e dagli aerei d'assalto tedeschi contro il naviglio nemico.

La Regia Aeronautica era in condizioni assai peggiori. Le sue perdite per cause belliche o per incidenti fra il 1° novembre 1942 ed il 30 giugno 1943 erano state di 2.190 velivoli, di cui 1.600 fra bombardieri, caccia ed aerosiluranti²⁶. In conseguenza dello scarso gettito dell'industria aeronautica nazionale, l'organico dei reparti aerei si era ridotto a tal punto che i gruppi di aerosiluranti e di bombardieri non avevano a volte la possibilità di eseguire le operazioni richieste dalla situazione.

Alla debolezza, che affliggeva – sia pure in diversa misura – ambedue le forze aeree dell'Asse, aveva contribuito molto l'ostinata difesa della Tunisia, durante la quale esse erano state costrette ad operare in condizioni assai svantaggiose. Quasi sempre i loro reparti avevano dovuto accettare battaglia nei termini imposti dall'avversario ed ovviamente nei modi per loro meno convenienti. Grosse perdite sarebbero state evitate se, a seguito di una tempestiva evacuazione della Tunisia, tutte le unità aeree ivi stanziatesi fossero



A metà giugno il pluridecorato asso della caccia tedesca maggiore generale Adolf Galland, fu trasferito in Italia per riorganizzare i provati Jagdgeschwadern della Luftflotte.2.

23 Morison S.E. op. cit. p. 247.

24 Murray W. op. cit. p. 163.

25 Vedi:

RAF Narrative "The Sicilian Campaign July - August 1943", Appendix 3, AFHRA 23364.

Superaereo, Allegato n.2 al foglio 1B/1027, Mattesini e Cermelli, tomo II, vol. 2°, p. 930

AFHRA 137.306-14, roll A-1128.

"The Luftwaffe, 1939-1945", "Air Units LW". via Michael Holm, 1997-2000

26 Santoro G. op. cit. p. 532.



Fra il materiale inviato a metà giugno 1943 alla Luftflotte.2, spiccavano otto nuovissimi e moderni Me.410 assegnati alla Staffel 2(F) dell'Aufklärungsgruppe 122. (BDA)

state ritirate nelle basi delle grandi isole o nell'Italia peninsulare²⁷. I moltissimi caccia ed aerei da combattimento, impegnati e perduti per scortare convogli navali ed aerei per la Tunisia, quindi in un ruolo puramente passivo, avrebbero trovato migliori e più razionali utilizzazioni se impiegati offensivamente. I bombardieri avrebbero potuto colpire il nemico entro i porti e le basi aeree, ed i caccia affrontare con maggiori forze i bombardieri che attaccavano il territorio nazionale. In tali condizioni, sarebbe stata diversa la proporzione fra le perdite degli equipaggi dell'Asse e quelle del nemico. Parte dei piloti da caccia italo tedeschi abbattuti avrebbe potuto essere recuperata e riportata al combattimento, come aveva fatto la RAF durante la battaglia d'Inghilterra. Nello stesso tempo l'aviazione dell'Asse avrebbe avuto più forze a disposizione per tenere sotto controllo il Canale di Sicilia,

e nel contempo avrebbe avuto i mezzi per ostacolare con più successo l'invasione di Pantelleria.

Ma torniamo alla Regia Aeronautica. All'inizio della guerra i suoi reparti metropolitani schieravano una forza da combattimento, nella quale gli aerei da bombardamento costituivano il 58% e gli aerei da caccia ed assalto il 42 %, a dimostrazione della spiccata vocazione offensiva dell'arma aerea italiana²⁸. Tre anni di guerra avevano vistosamente invertito queste proporzioni. Caccia ed assalto rappresentavano il 76% della forza, mentre il resto era costituito da bombardieri ed aerosiluranti, evidenziando un drastico orientamento verso la pura difensiva. Ma c'era di più. In termini numerici la situazione era disastrosa, perché contro i circa millesessanta bombardieri in linea nel giugno 1940, alla vigilia dell'invasione della Sicilia, bombardieri ed aerosiluranti rimasti erano complessivamente poco più di centocinquanta²⁹.

Viste le condizioni dei reparti d'attacco, che l'impiego ai limiti dello sbaraglio aveva ridotto ad una esigua percentuale della forza originaria, il 1° giugno il generale Fougier fu costretto ad assumere un provvedimento di pura emergenza, onde avere sottomano qualche unità ancora capace di eseguire azioni offensive. Dopo avere passato al setaccio tutti i reparti, Fougier aveva concentrato i migliori aerei ed equipaggi disponibili in due sole unità - ognuna praticamente della forza di uno stormo - denominate "Raggruppamento Bombardamento" e "Raggruppamento Siluranti". I Raggruppamenti dipendevano dalla 3ª Squadra Aerea³⁰. Il Raggruppamento Bombardamento (gen. Virginio Rigolone) era stato dislocato sull'aeroporto di Perugia - S. Egidio, dove furono concentrati i Gruppi 28°, 86°, 88° e 106°, tutti su Cant.Z.1007bis. Il Raggruppamento Siluranti (gen. Virgilio Sala) era stato costituito con gli S.79 e gli equipaggi tratti da due gruppi e due squadriglie. Il 108° Gruppo e la 284ª Squadriglia Aerosiluranti furono dislocati a Pisa San Giusto, mentre l'89° Gruppo e la 204ª Squadriglia andarono a Siena - Ampugnano. L'arretrato dislocamento dei Raggruppamenti su campi dell'Italia Centrale fu imposto dalle frequenti e violente offese aeree nemiche sui campi delle grandi isole e del Meridione e nello stesso tempo dalla necessità di avere unità dislocate su campi posizionati in modo da intervenire rapidamente nelle acque Mediterraneo Centro occidentale, facendo scali intermedi sui campi della Sardegna e della Sicilia, dai quali era possibile raggiun-

27 Murray W. op. cit. p.163.

28 Santoro G. op. cit. p. 88.

29 Vedi negli Allegati "Situazione Regia Aeronautica 9 luglio 1943".

30 Santoro, G. op. cit. p.532.

gere anche gli obiettivi più lontani. Ai reparti non disciolti nel corso del riordinamento fu affidato il compito di tenere in attività, nei limiti imposti dalla disponibilità di aerei e carburanti, il personale di volo per ricostituire la linea dei Raggruppamenti e nello stesso tempo di completare l'addestramento degli equipaggi di riserva. Per dare ai Raggruppamenti la massima flessibilità di impiego, l'Aeronautica Sardegna fu autorizzata a chiederne l'intervento direttamente ai loro comandanti, dandone una semplice comunicazione alla 3ª Squadra Aerea. In caso di invasione della Sicilia, il Raggruppamento Siluranti o parte di esso dovevano trasferirsi a Lecce alle dipendenze della 4ª Squadra Aerea³¹.



Caccia notturno Ju.88 C-6 della Luftwaffe.(BDA)

Anche la Luftflotte.2 aveva avuto necessità di un periodo per riassetare i reparti usurati dalla campagna tunisina, per ricostituire o sostituire quelli che ne erano usciti praticamente distrutti. Secondo le disposizioni dell'Alto Comando della Luftwaffe, il 16 giugno, i gruppi I/KG.6 e III/KG.6 e la squadriglia comando del Kampfgeschwader.6 - forti complessivamente di centodue Ju.88A-14 - avevano lasciato le loro basi francesi di Creil, Beuavais e Cormeilles per trasferirsi direttamente sugli aeroporti di Foggia. Sempre dalla Francia erano arrivati cinquantaquattro FW.190A5 dello Schellkampfgeschwader.10 (II e IV Gruppe e squadriglia comando). Nello stesso periodo altri trecentoottantotto aerei nuovi o revisionati erano stati assegnati ai reparti ricognizione, caccia, bombardamento ed aerosiluranti già operanti nella penisola italiana, in Sicilia ed in Sardegna. Fra il materiale inviato, spiccavano otto nuovissimi e moderni Me.410 assegnati alla Staffel 2(F) dell'Aufklärungsgroupe 122 ed una trentina di FW.190A5 destinati allo Schellkampfgeschwader.2 per rimpiazzare le perdite subite da questo reparto durante il ciclo di operazioni su Pantelleria, sul Canale di Sicilia e sulle basi aeree della Tunisia³².

I due reparti d'assalto e bombardamento in picchiata (8./SchG.2 e St.G3) già in forza al Fliegerkorps Tunis, dopo la loro ricostituzione furono trasferiti, parte sul fronte russo e parte assegnati al neocostituito comando Luftwaffenkommando Südöst, competente per l'aerea dell'Europa Sud Orientale, incluse Grecia, Creta, Romania e Croazia. Comunque la sostituzione di un paio di reparti armati con Stukas ed Henschel He.129, con lo Schellkampfgeschwader.10 montato FW.190A 5/U3, fu una improrogabile necessità, poiché la presenza della caccia anglo americana nel settore Mediterraneo imponeva l'impiego di aerei d'assalto con spiccate capacità di autodifesa.

L'invio del nuovo gruppo IV/JG.3 forte di circa quaranta Bf.109G-6 e quello di centosessanta Bf.109G-6 di rimpiazzo per gli altri gruppi caccia, furono provvedimenti appena sufficienti a compensare le recenti perdite della Luftflotte.2.

Lo JG.77, rientrato a pezzi dalla Tunisia, fu nuovamente rimandato in linea dopo essere stato riequipaggiato e riorganizzato sulla base di Foggia. Il 1º giugno il III/JG.77 del maggiore Kurt Hubben aveva cominciato a trasferire i propri aerei sul campo di Chilivani situato nel nord est della Sardegna, dove già da

31 Santoro, G. op. cit. pp.532 -533.

32 Vedi: Superaereo, Allegato n.2 al foglio 1B/1027, Mattesini e Cermelli, tomo II, vol. 2º, p. 930 AFHRA 137.306-14, roll A-1128.

"The Luftwaffe, 1939-1945", "Air Units LW". Michael Holm, 1997-2000

maggio il II/JG.51 era schierato sui campi di Casa Zeppera, Cagliari Monserrato e Senorbì³³. Gli altri due gruppi dello JG.77 al comando di Johannes Steinhoff, furono invece inviati in Sicilia sulle basi di Sciacca e Trapani Milo, per affiancarsi allo JG.53, i cui gruppi erano stati sistemati sui campi di Comiso, Torrazzo (Catania) e Vibo Valentia, dai quali potevano intervenire in difesa dell'aerea sud orientale e dello strategico stretto di Messina³⁴. In pratica verso la fine di giugno la Luftflotte.2 disponeva di circa duecentocinquanta caccia Messerschmitt Bf.109, centoquaranta cacciabombardieri FW.190, duecentocinquanta bombardieri Ju.88 ed una ottantina di velivoli fra caccia pesanti e notturni, e ricognitori, tutti dislocati su basi italiane, più cinquanta aerosiluranti e quasi altrettanti bombardieri Do.217 specializzati nell'attacco a mezzi navali con bombe radioguidate, dislocati sulle basi francesi del Midi³⁵.

In previsione di un imminente attacco alle grandi isole italiane, il 16 maggio, Kesselring aveva inviato a tutte le unità aeree dipendenti dettagliate istruzioni per orientarle circa le azioni che le attendevano e le relative tattiche da adottare. Appena fosse stata segnalata l'uscita di forze navali e mezzi da sbarco dai porti algerini, i reparti aerei dovevano muovere all'attacco mentre i convogli erano ancora a grande distanza dalle coste siciliane. Le azioni dovevano essere iniziate al crepuscolo e sospese all'alba successiva. Ogni velivolo disponibile doveva partecipare alle missioni. Subito dopo il loro rientro alle basi, i reparti da bombardamento dovevano prontamente rifornirsi e ritornare all'attacco nella notte stessa oppure, se necessario, anche alle prime ore del mattino, ma in questo caso con una adeguata scorta caccia. Era consigliato l'impiego di bombe da 50 Kg. contro i mezzi da sbarco ed eventualmente anche contro le portaerei, onde inutilizzarne i ponti di volo. Il feldmaresciallo aveva chiarito che per le ricognizioni strategiche non c'era fare assegnamento sul concorso di unità italiane in quanto non erano equipaggiate con velivoli adatti. Il 28 maggio, Kesselring emanò una ulteriore direttiva per ordinare lo spostamento nella penisola italiana del comando del II Fliegerkrps e dei reparti da bombardamento ancora in Sicilia e Sardegna. Dispose inoltre che in queste isole rimanessero solo forze leggere, fra cui i reparti di cacciabombardieri. A tutti i Geschwadern fu raccomandato di curare al massimo il decentramento dei propri velivoli, utilizzando campi occasionali e distribuendo le forze dei gruppi su due od anche tre diversi campi³⁶. I comandanti delle maggiori unità furono investiti della diretta responsabilità dei collegamenti con i reparti da ricognizione, onde evitare al massimo eventuali ritardi nella trasmissione delle informazioni raccolte. A tutti i comandanti dei reparti da bombardamento e da assalto tedeschi fu fatto obbligo di sferrare attacchi preliminari contro navi e mezzi da sbarco in fase di carico entro i porti dell'Africa Settentrionale, raccomandando loro di utilizzare tattiche sempre diverse *"al fine di ottenere un buon risultato ed eliminare perdite"*³⁷.

L'arrivo di Wolfram von Richthofen al comando della Luftflotte.2 aveva ovviamente portato ad alcune sostituzioni ai massimi vertici. Il comandante del II Fliegerkorps, generale Harlinghausen, era stato sostituito dal parigrado Alfred Boulowius, mentre il comandante della caccia, generale Osterkamp aveva passato le consegne al pluridecorato asso della caccia, maggiore generale Adolf Galland. Nonostante il prestigio e le indubbie qualità del nuovo Jagdfliegerführer Commandeur, fra l'altro notoriamente nelle grazie del Führer, Kesselring si rammaricò che *"con la partenza di Osterkamp andassero perdute le esperienze già raccolte"*³⁸. Con l'invio in Italia di von Richthofen, Boulowius e Galland, l'Oberkommando der

33 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Erstellung: struve-druck, Eutin, Germany, teil 3, pp.1583 e 1587..

34 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", teil 3, p. 1587 e "RAF - The Sicilian Campaign June - August 1943", Appendix 3, AFHRA 23364.

35 Vedi: Superaereo, Allegato n.2 al foglio 1B/1027, Mattesini e Cermelli, tomo II, vol. 2°, p. 930
AFHRA 137.306-14, roll A-1128.
"The Luftwaffe, 1939-1945", "Air Units LW". Michael Holm, 1997-2000.

36 OBS prot. 8061/43 Segreto R.P. del 16 maggio 1943 stralci riportati da Santoni A. e Mattesini F., op. cit. p. 376.

37 OBS prot. 9220/43 Segreto R.P. del 28 maggio 1943, stralci riportati da Santoni A. e Mattesini F., op. cit. p. 378.

38 Kesselring A. op. cit. p. 170.

Luftwaffe sperava di dare una salutare scossa alla Luftflotte.2. Ma dopo soli pochi giorni i nuovi arrivati si accorsero che non esistevano rimedi miracolosi. Von Richthofen confermò tutti i provvedimenti già presi in precedenza da Kesselring, mentre il combattivo e dinamico Galland - dopo un rapido giro d'orizzonte - si convinse di non avere altra scelta che impartire *“le disposizioni che ancora si potevano prendere”* dato che *“contro la schiacciante superiorità anglo americana non c'era nulla da fare”*³⁹.

La caccia notturna italo tedesca

Nel giugno 1943, mentre l'aviazione anglo americana accentuava i suoi bombardamenti su tutta l'Italia Centro Meridionale, la difesa contro gli attacchi notturni di questa grande e strategica regione era affidata a dieci Re.2001 CN della 150^a Squadriglia (di cui cinque efficienti) dislocati sull'aeroporto di Capua, a undici Re.2001 CN



Re.2001 CN, versione caccia notturna del solido monoplano delle Reggiane. (SMA).

(nove efficienti) in forza alle squadriglie 300^a e 303^a dislocate a Ciampino Sud ed a sedici JU.88-C6 (di cui undici efficienti) del Nachtjagdgruppe II./NJG.2, che rimase a Comiso sino ai primi giorni di luglio, poi l'intensificarsi dei bombardamenti anglo americani consigliò il suo spostamento ad Aquino (Frosinone)⁴⁰. Un altro gruppo del Nachtjagdgeschwader.2 - il I./NJG.2 - che sino alla prima decade di giugno aveva operato da Castelvetro⁴¹, fu prima spostato ad Aquino, indi richiamato in Germania per rinforzare le difese contro gli attacchi notturni del Bomber Command, che in quel periodo stava aumentando i suoi micidiali attacchi alle città tedesche.

La quindicina di JU.88-C6 del II./NJG.2 rimasta in Italia, seppure qualitativamente di primo ordine, non poteva da sola garantire una efficace difesa contro i bombardamenti notturni sui porti ed aeroporti della Sicilia e dell'Italia Meridionale⁴². Inoltre lo spostamento del reparto nel Lazio, immediatamente dopo l'inizio dell'invasione, ne ridusse i tempi d'intervento sulla Sicilia, dove i ripetuti attacchi aerei alle stazioni radar ridussero l'efficienza dei centri guida caccia, compromettendo il lavoro di intercettazione dei caccia sia diurni che notturni, quotidianamente impegnati contro i bombardieri che battevano gli aeroporti e tutti i centri di comunicazione dell'isola. Seppure con le accennate limitazioni, il II./NJG.2 continuò

39 Circa la situazione esistente, Galland tracciò questo significativo quadro: *“I nostri caccia venivano eliminati in proporzioni semplicemente paurose. I nostri aeroporti in Sicilia, le basi d'appoggio, di rifornimento e di riparazioni nell'Italia Meridionale stavano sotto la gragnuola delle bombe anglo americane. Bari centro di adunata dei complementi di apparecchi dalla Germania, fu più volte colpita con eccezionale violenza. La Luftwaffe si consumava bruciandosi sul teatro meridionale della guerra”*, Galland Adolf, op. cit. p.327.

40 “RAF - The Sicilian Campaign June - August 1943”, Appendix 3, AFHRA 23364. Secondo questo documento di origine germanica, il 20 giugno 1943, il II./NJG.2 disponeva di 15 JU.88 di cui 12 efficienti.

41 “RAF - The Sicilian Campaign June - August 1943”, Appendix 3, AFHRA 23364.

42 Dalla documentazione AFHRA consultata non risultano abbattimenti di aerei alleati specificatamente attribuiti alla caccia notturna della 2.Luftflotte in azione nei cieli siciliani. Sono invece segnalate in questo settore alcune intercettazioni di caccia notturni non andate a buon fine per gli attaccanti (cfr.AHFRA rolls A-6011, A-6192, A-6202).



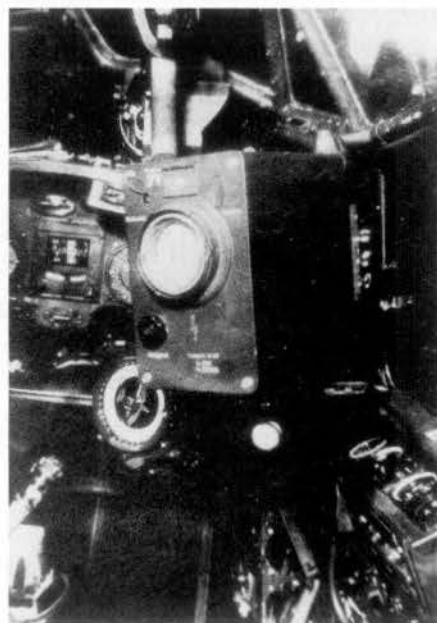
Biplano Fiat CR.42 CN della 300ª Squadriglia Caccia Notturna, 42° St. C. Int. 167° Gr, equipaggiato con un faro di grande potenza sotto l'ala sinistra. (SMA).

NJG.2. Inoltre era assai improbabile che questi aerei fossero sostituiti da altri più moderni, poiché la Luftwaffe aveva già ignorato la richiesta della Regia Aeronautica per cinquanta dei più recenti caccia notturni Me.210⁴⁴.

Tuttavia, all'infuori dei cinque pesanti bimotori Dornier D.217J-2 - fra l'altro non più prodotti da quasi un anno dall'industria tedesca - la Regia Aeronautica non aveva altri caccia notturni di pari efficacia. I già accennati Re.2001 CN, che equipaggiavano alcuni reparti erano privi di radar. Il loro armamento consisteva nella solita coppia di 12,7 mm sincronizzate, integrata da due cannoni alari da 20 mm, montati in luogo delle mitragliatrici da 7,7 mm installate sulle precedenti serie. Un armamento sicuramente valido contro i bimotori Wellington, ma assai meno contro i pesanti quadrimotori Lancaster. I limiti operativi del Re.2001 CN furono presto messi in evidenza, nelle poche occasioni in cui, grazie alle indicazioni di quota ed angolo di rotta trasmesse dal Comando Guida Caccia di Capodichino in base alle rilevazioni dei RDL (radiolocalizzatori), i piloti dei Re.2001 CN erano riusciti a serrare le distanze stabilendo il contatto visivo con gli incursori notturni, ma poi l'avevano perduto appena i bombardieri avevano iniziato manovre evasive. Nella notte sul 15 luglio, quattro Re.2001 CN della 150ª Squadriglia di Capua cercarono di intercettare nella zona di Napoli aerei nemici - presumibilmente caccia notturni - accodatisi ai bombardieri italiani che stavano rientrando da missioni sulla Sicilia. Seguendo le istruzioni radio Comando Guida Caccia, i fasci di luce delle fotoelettriche della D.I.C.A.T., che per brevi momenti avevano inquadrato i velivoli nemici, i piloti dei Re.2001 CN, avevano potuto stabilire un contatto visivo. Tuttavia mentre serravano le distanze per portarsi a tiro, gli aerei nemici erano riusciti a sottrarsi alle fotoelettriche con violente affondate. Le stesse manovre erano state sufficienti per eludere i Reggiane, che mancando del radar di bordo non potevano riagganciare autonomamente

ad essere il più efficiente reparto da caccia notturna disponibile in Italia sino alla fine della campagna di Sicilia.

L'unico reparto da caccia notturna italiano con aerei dotati di radar era la 235ª Squadriglia del 41° Stormo Caccia Notturna dislocata a Lonate Pozzolo con cinque Dornier Do.217J-2 muniti di radar, più sei Do.217J-1 e due Messerschmitt Bf.110-C3 senza radar⁴³. Come al solito i tedeschi avevano fornito materiale di seconda mano e già scartato dai loro reparti. Infatti i radar FuG.202 dei Do.217J-2 italiani erano stati abbondantemente superati dai più moderni FuG.212 montati sui JU.88-C6 del II./



Tubo catodico del radar Liechtenstein Fu.SG. 202 dello stesso tipo installato sui caccia notturni forniti dalla Luftwaffe. (SMA).

43 Gli equipaggi italiani erano stati addestrati in Germania nell'estate 1942, completando il "passaggio" nell'agosto a Stuttgart-Echteringen.

44 Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, "Verbalì delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.72.

il nemico. Tuttavia, secondo i rapporti operativi della 3ª Aerosquadra, la 150ª riuscì a cogliere le prime vittorie nella notte sul 20 luglio, quando tre Re.2001 CN riuscirono ad intercettare gli Wellington che stavano bombardando Napoli. Agendo isolatamente sotto la guida di una stazione radar, i caccia si inserirono nel flusso degli incursori, le cui le manovre evasive non ebbero il consueto successo a causa di una splendente luce lunare. Alla fine di quasi un'ora di serrata caccia, il tenente Bartolozzi ed i sergenti Pizzati e Reggiani rivendicarono tre bimotori sicuramente abbattuti, tre probabili ed altri due danneggiati, con un consumo totale di 750 colpi da 20 mm e 740 da 12,7mm⁴⁵. Quantunque di queste vittorie non si trovi cenno nel rapporto giornaliero della North African Air Force, è indubbio che seppure senza i radar e la potenza di fuoco dei Beaufighter o degli Ju.88 C-6, nelle notti lunari anche i più modesti Re.2001 potevano rendere buoni servizi se venivano diligentemente guidati dai radar terrestri.

Quanto al cosiddetto caccia notturno C.R.42 CN, la cui presenza faceva numero in qualche reparto, è doveroso ricordare che, sempre in luglio, un coraggioso pilota - dopo essere arrivato con l'aiuto della luce lunare (e con una buona dose di fortuna) a contatto balistico con un quadrimotore Lancaster - aveva inutilmente esaurito le munizioni del suo CR.42 CN senza ottenere alcun risultato visibile⁴⁶. All'audace cacciatore non era riuscito di ripetere l'eccezionale impresa di quel pilota, che nella notte sul 15 febbraio precedente col suo CR.42 CN era riuscito ad incendiare un Lancaster del 101 Squadron britannico reduce dal bombardamento di Milano⁴⁷.



Il capitano Aramis Ammannato, che ai comandi di un Do.217J-2 distrusse uno dei sette quadrimotori Avro "Lancaster" del Group 5 che nella notte fra il 16 ed il 17 luglio avevano bombardato la centrale idroelettrica di Cislago (Varese). In secondo piano un Messerschmitt Bf110-C3 della 235ª Sq. (SMA).



Me.210. L'aereo di cui la Regia Aeronautica aveva chiesto la fornitura di cinquanta esemplari in versione caccia notturna Me.210. (BDA)

Uno dei rari successi ottenuti dalla caccia notturna italiana nell'estate del 1943, fu conseguito da un Do.217J-2 pilotato dal capitano Aramis Ammannato, che nella notte fra il 16 ed il 17 luglio distrusse uno dei sette quadrimotori Avro "Lancaster" del Group 5 che avevano bombardato la centrale idroelettrica di Cislago (Varese)⁴⁸. Guidato dalle indicazioni del centro di radiolocalizzazione, intorno alle 03,15 Ammannato aveva intercettato un primo quadrimotore, indi, serrate le distanze aveva per tre volte scaricato le

45 3ª Aerosquadra, Rapporti Operativi luglio 1943, AUSSMA S3-18.

46 2° Stormo C.T-Ufficio Operazioni, Relazioni Critiche - N°1098 TER, AUSSMA.

47 Oltre ai danni inferti all'Avro Lancaster, i proiettili del CR.42 avevano ferito due mitraglieri. Un terzo membro dell'equipaggio si era invece lanciato col paracadute, appena l'incendio era iniziato. "The Bomber Command War Diaries", p.354.

48 Comunque una seconda formazione di 11 Lancaster del 5th Group, che aveva bombardato un altro obiettivo, rientrò senza alcuna perdita. M. Middelbrook and C. Everitt, "The Bomber Command War Diaries", Midland Publishig Ltd, 1995, p.409

sue armi contro il nemico⁴⁹. Tuttavia l'aereo, dopo avere abilmente scansato le raffiche, si era dileguato nelle tenebre. Ancora una volta guidato dal centro radar Ammannato aveva intercettato un secondo Lancaster. Come nel caso precedente Ammannato si era avvicinato alla preda a quota inferiore. Posizione che gli aveva facilitato l'individuazione della sagoma del quadrimotore stagliantesi sullo sfondo del cielo stellato⁵⁰. Alla terza raffica Ammannato aveva incendiato uno dei motori di sinistra del quadrimotore, che poco dopo era precipitato sul greto del Ticino⁵¹. La pressoché isolata vittoria di Ammannato dimostra che con caccia notturni dotati di radar - seppure di tipo superato - e con equipaggi addestrati, la rete di radiolocalizzazione in via di sviluppo nella penisola poteva già guidare al successo schiere di cacciatori notturni assai più robuste di quelle messe a disposizione dall'alleato tedesco.

La rete d'avvistamento radar

Date le carenze dell'industria nazionale ed il disinteresse con il quale erano stati inizialmente accolti i risultati delle prime esperienze di radiolocalizzazione, sino alla fine del 1942 non esisteva nella penisola italiana una rete radar per l'avvistamento aereo. Il primo progetto per la sua costituzione era partito alla metà del dicembre 1942, quando la Luftwaffe aveva concesso un piccolo quantitativo di apparati radar e caccia notturni. A quell'epoca, in tutto il Nord Italia era in funzione un solo radiolocalizzatore, dato che altri due progettati dall'industria nazionale erano ancora in costruzione⁵². Comunque in Sicilia, in Sardegna e nel Meridione la situazione era decisamente migliore per merito della Luftwaffe, che aveva installato e faceva regolarmente funzionare con proprio personale una serie di efficienti centri radar dotati di apparati Freya e Wassermann per l'avvistamento lontano (portate max. rispettivamente 185 e 300 Km) e Wurzburg per la guida caccia ed il tiro contraereo⁵³. Tuttavia, all'inizio del giugno 1943, la rete e l'organizzazione dei radiolocalizzatori nella Sicilia occidentale presentava ancora alcune smagliature. Infatti il 12 dello stesso mese due formazioni di B-17 erano arrivate quasi inavvertite sui campi di Castelvetro e Boccadifalco, senza che i caccia della difesa fossero stati tempestivamente preavvertiti⁵⁴.

Il progetto per costituire una rete radar nazionale prevedeva lo schieramento nell'Italia continentale di ventinove radiolocalizzatori per l'avvistamento e la guida caccia. Approvato d'urgenza il 5 gennaio 1943 dal Capo di Stato Maggiore Generale, Maresciallo Cavallero⁵⁵, il progetto era stato aggiornato l'11 maggio successivo onde estendere e migliorare la copertura radar su tutta la penisola. Il numero dei centri di radiolocalizzazione e guida caccia nel territorio compreso fra le Alpi e la Campania era stato portato a ventiset-

49 2° Stormo C.T-Ufficio Operazioni, Relazione critica sull'attività di volo svolta dai dipendenti reparti durante il mese di luglio 1943 da: Diario Storico, Raccolta Varie N°2 -1943, Relazioni Critiche - N°1098 TER, AUSSMA.

50 E. Brotzu e G. Cosolo "Aerei italiani nella 2ª guerra mondiale" Ediz. Dell'Ateneo Bizzarri, Roma 1972 vol.3, p. 54.

51 U. Postiglioni e R. Rovere, "La caccia notturna della Regia Aeronautica (1940-1943)", parte III, articolo apparso su "Aerei" novembre 1977.

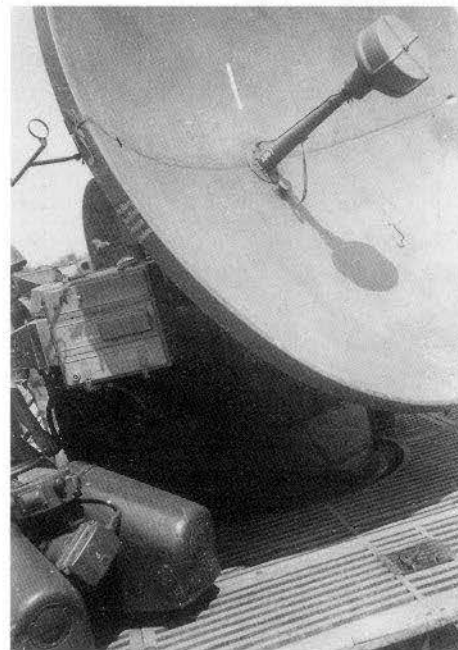
52 Vedi "Schieramento Radiolocalizzatori", Divisione Difesa Aerea, Prot. N.1-C/11097 del 12 dicembre 1942-XXI, a firma il C.S.M Fougier, in "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", Vol.2° I Tomo, p.504

53 "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", Vol.2° II Tomo, p.506.

54 Verbale della riunione pomeridiana del 12 giugno 1943, Stato Maggiore Generale - Roma, dichiarazione del gen. Fougier, in: Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbal delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol. IV, p.167.

55 "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", Vol.2° I Tomo, pp.503, 508.

te, complessivamente dotati di sessantadue apparati radar⁵⁶. Il 1° giugno il feldmaresciallo Kesselring confermò al Comando Supremo italiano che stavano affluendo dalla Germania duecentonovanta apparati dei tipi Würzburg e Freya, e promise che il generale Schilda, comandante della Flak, avrebbe studiato come attivare un collegamento fra le proprie batterie munite di radiolocalizzatori e quelle italiane che ne erano sprovviste⁵⁷. Tuttavia oltre un mese dopo, a causa dei ritardi accumulati dalle forniture tedesche, nella penisola risultavano installati e funzionanti solo ventisette radiolocalizzatori, di cui ventiquattro gestiti dalla Regia Aeronautica e tre dal Regio Esercito. Onde sottolineare la deplorabile dipendenza dalle forniture tedesche, cui l'insufficienza della industria italiana aveva costretto le forze armate italiane, ricordiamo che fra gli apparati gestiti dall'Aeronautica ne figuravano solo due di costruzione italiana (tipi Folaga ed Argo, il primo con portata virtuale di circa 210 Km) ambedue installati a Pratica di Mare⁵⁸. Per completare il quadro della dipendenza dagli apparati germanici aggiungiamo che le reti di scoperta e guida caccia che guarnivano Sicilia, Sardegna, Calabria e Puglie comprendevano complessivamente trentaquattro apparati, tutti di costruzione tedesca, di cui ventinove gestiti dalla Luftwaffe, due dalla Regia Aeronautica, due dalla Regia Marina ed uno dal Regio Esercito.



Il radar Würzburg di una batteria contraerea manovrato da personale italiano. In realtà le relative forniture all'Italia rimasero limitate a poche decine di esemplari. (Collezione Ferdinando Pedriali)

L'artiglieria contraerea italo tedesca

Alla fine del 1942, a seguito dell'intensificarsi dell'offesa aerea anglo americana sul territorio italiano, l'OKW aveva deciso un potenziamento dei reparti contraerei della Flak, che si era concretizzato con l'invio nei primi tre mesi del 1943 di 512 pezzi da 88mm, 264 pezzi da 20mm, 75 pezzi da 20 mm a quattro canne e 180 riflettori⁵⁹.

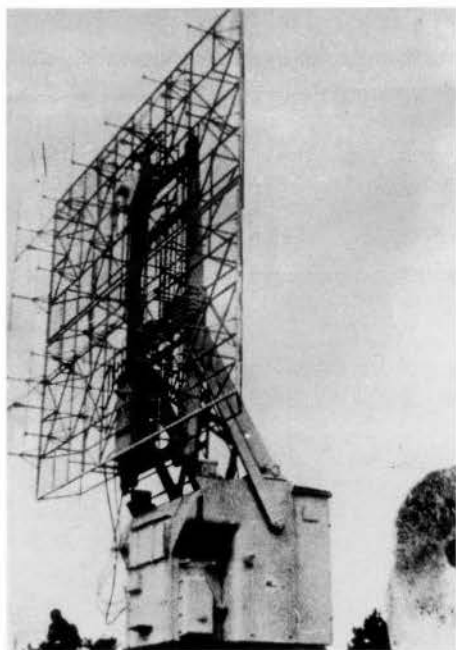
Sino al giugno 1943 la Flak operante nel settore italiano era stata ai diretti ordini del Feldmarschal Albert Kesselring, che nella sua persona assommava i comandi dell'O.B.S (Oberbefehlshaber Sud) e della Luftflotte.2, dalla quale dipendevano i reparti contraerei della Flak, facendo essa parte integrante della Luftwaffe. Il 12 giugno il Feldmarschal von Richthofen aveva assunto il comando della Luftflotte.2 e conseguentemente anche della Flak, che prima ancora del suo arrivo era stata completamente riorganizzata e potenziata da Kesselring con l'incorporazione di reparti originariamente destinati alla 5ª Armata di von Arnim in Tunisia e con altri che l'OKW gli aveva messo a disposizione. Parte dei reparti contraerei era stata inviata in Sardegna, dove occorreva potenziare la difesa degli aeroporti sui quali erano stati re-

56 Pesce Giuseppe, "Guerra attraverso l'etere nel Teatro Mediterraneo", Ufficio Storico S.M.A., Roma 1978, p.290.

57 Riunione Ambrosio - Kesselring del 1° giugno 1943, Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, p.153.

58 Pesce Giuseppe, "Guerra attraverso l'etere nel Teatro Mediterraneo", p. 288.

59 Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, SME Ufficio Storico, Roma, 1985, p.65.



Radar Freya FMG 39 G-fB (Gema-Dete I) lunghezza d'onda 240 cm. 125 Hz. Portata 65 Km.

centemente trasferiti nuovi reparti da caccia e d'assalto della Luftwaffe⁶⁰. Un reggimento della Flak fu trasferito sull'isola a bordo degli enormi aerei da trasporto esamotori Messerschmitt 323 del I° Geschwader del Transport Gruppe.5 allora stanziato sulla base di Pomigliano d'Arco (Napoli) con una forza di 13 apparecchi⁶¹. Il metodo, oltre a risultare rapido, nello stesso tempo aveva evitato i pericoli di una traversata nel Tirreno: un mare sempre più insidiato dagli aerei dell'Air Coastal Command e dai sommergibili della Royal Navy. Con l'arrivo di questi rinforzi la Flak arrivò a schierare in Sardegna circa 6.400 uomini con ventiquattro batterie da 88 distribuite fra Oristano, Sardara, Sanluri, Ottana, ed i campi di Casa Zeppera, Monserrato, Alghero, Milis, Decimomannu, Villacidro ed altri centri strategici⁶². Comunque la più numericamente più forte componente dell'artiglieria contraerea dell'isola era costituita da centosettanta batterie italiane, di cui quarantasei a doppio scopo navale e contraereo, più altre batterie con circa ottocentoquaranta armi automatiche, di cui quattrocentocinquanta da 20 mm, che dovevano provvedere alla difesa contro gli attacchi a bassa quota⁶³.

Uno dei giovani comandanti del *Flakabteilungen Mot II/5*, che aveva schierato la sua batteria prima a Milis, poi a Villacidro ed infine ad Olbia racconta: *“dalla capitolazione del DAK (Deutsches Afrika Korps), al quale io appartenevo, il 13.5.1943 tutti i soldati che dall'Italia dovevano andare in Africa ed i pochi che erano rientrati dall'Africa, furono radunati in un campo a Caserta vicino a Napoli. Dopo alcuni giorni di permanenza nel campo ebbi l'ordine di assumere [il comando di] una 8,8 Flak-Batterie che fu approntata in 24 ore. Nella notte arrivarono uomini ed ufficiali dalle loro missioni in Alta Italia. Il giorno successivo furono raccolti 4 pezzi 8,8 Flak-Geschütze, 2 pezzi 2 cm-Geschütze, 1 centrale di tiro Kommandogerät. Nel pomeriggio la batteria si mise in posizione sul campo di volo di Napoli, alla sera fece di nuovo un cambio di posizione onde essere pronta ad imbarcarsi. La mattina successiva, il 27 maggio 1943, la batteria fu caricata su 6 aerei tipo Gigant⁶⁴. Un Gigant poteva portare un 8,8 con un peso di 7,5 tonnellate. L'aereo aveva un rivestimento di tela. Quindi quattro aerei per quattro 8,8 Geschütze, entrambe le rimanenti macchine per i due pezzi 2 cm Geschütze, cucina da campo e 100 uomini del personale. La rotta era per Cagliari in Sardegna. Prima di allora nessun soldato era stato in Sardegna. Non era chiaro se gli inglesi avrebbero tentato uno sbarco in Sicilia o in Sardegna. Dopo alcuni giorni fu effettuato un cambio di posizione da Cagliari a Milis. Là dovetti consegnare il 50% degli uomini per un nuovo appostamento. Il seguente incarico fu il campo di volo di Olbia. Nel frattempo la mia batteria era stata integrata da soldati italiani”*⁶⁵.

60 Von Senger und Etterlin Frido, “Combattere senza paura e senza speranza”, Longanesi Milano, 1968, p.210.

61 AUSSMA, DGHG 5/64 Telegramma Terza Aerosquadra a Supeaereo R.A. 13/6/43, prot.0/10880/5.

62 Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944”, AAF Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, - AFHRA roll K-1014. p. 36. Vedi anche: Arena N. op. cit. vol IV, p. 334, testimonianza all'A. del comandante di batteria della Flak Arno Radbruch.

63 Arena N. “La Regia Aeronautica 1940 - 1943” vol. IV, p.33 e p.477.

64 Esamotori da trasporto Messerschmitt 323.

65 Lettera all'A. in data 24.10.2000 del sig. Arno Radbruch, già comandante di una batteria del *Flakabteilungen Mot II/5* poi aggregato alla *III.Flakbrigade*.

La maggiore parte delle batterie contraeree della Flak schierate in Italia era stata piazzata attorno alle basi aeree e navali utilizzate da unità germaniche, alle città ed ai porti italiani di particolare importanza strategica ed ai centri di comunicazione situati sulla linea del Brennero, dalla quale dipendevano i rifornimenti delle forze armate germaniche. Si trattava di una presenza numericamente molto importante, in quanto comprendeva circa 880 *Flugzeugabwehrkanonen* da 88 mm, soprattutto del mod.36, più 1450 cannoni automatici 20 mm in impianti singoli, 120 cannoni automatici 20 mm in impianti quadrupli e 140 cannoni automatici da 37 mm in impianti singoli. Per l'avvistamento, la ricerca dei bersagli e la direzione del tiro le brigate della Flak avevano a disposizione 220 fotoelettriche, 60 aerofoni e 120 apparati radar Wurzburg, che costituivano una parte essenziale delle centrali di tiro di ogni batteria. I Wurzburg provvedevano all'avvistamento degli aerei, a segnalarne direzione, velocità e quota, ed inoltre integravano e completavano le indicazioni fornite dai telemetri *Kommandogerät Zeiss 40* della direzione di tiro. Alla difesa contraerea delle piazze marittime italiane concorrevano anche due gruppi contraerei della *Kriegsmarine* con un totale di 42 cannoni da 88 mm e cannoni automatici per la difesa a bassa quota⁶⁶.

A partire dal 9 maggio la difesa delle piazze marittime del Meridione e della Sicilia, sino ad allora affidata alle sole batterie italiane equipaggiate con pezzi di scarsa gittata e precisione, fu rafforzata con reparti contraerei del 57.Flakregiment della Luftwaffe (sede comando a Napoli) e del 131.Flakregiment (sede comando a Catania). Ad Augusta la Luftwaffe schierò tre batterie mobili con pezzi da 88 mm, che integrarono le diciassette batterie italiane, di cui era nota la difficoltà di contrastare gli attacchi ad alta quota dei quadrimotori americani. Infatti i loro obsoleti pezzi contraerei da 76/27, 76/40 e 102/35, oltre ad avere scarsa gittata e bassa cadenza di tiro, risentivano dell'usura di quasi tre anni di ininterrotta attività⁶⁷. Le tre nuove batterie tedesche inizialmente incorporarono alcuni militari italiani. Tuttavia questo personale fu allontanato dopo la devastante incursione del 13 maggio 1943 eseguita dalla IX Air Force. Mentre le bombe dei B-24 colpivano l'aerea del porto, molti degli ausiliari italiani avevano abbandonato i pezzi, rifugiandosi nelle vicine trincee⁶⁸.

Le tre Flakbatterien piazzate ad Augusta si fecero notare anche per una particolare tattica, probabilmente impiegata per confondere le "Flak Intelligence Units", ovvero alle sezioni delle forze aeree alleate che raccoglievano informazioni sulle posizioni batterie contraeree, per poi segnalare ai piloti dei bombardieri le rotte che dovevano seguire per minimizzare l'esposizione al fuoco dei loro aerei. Risulta infatti che ogni due o tre giorni queste batterie cambiassero posizione rendendo inutili le informazioni raccolte dai ricognitori del nemico⁶⁹.

L'artiglieria contraerea italiana, cui per oltre tre anni era stato affidato l'onere della difesa della Sicilia, disponeva di maggiore numero di batterie rispetto alla Flak, inoltre il suo personale si era bene addestrato in tre anni di ininterrotta attività. Tuttavia buona parte del suo armamento era logoro e superato. Sulle centocinquantanove batterie pesanti della difesa territoriale (D.I.C.A.T.), diciotto erano armate con pezzi decisamente antiquati, mentre le ottantuno armate con cannoni da 75/45 e 76/40 mm erano poco efficaci

66 Per i dati numerici cfr. Arena N. op. cit. vol.IV, p. 480.

67 Ufficio Storico Stato Maggiore Marina (USSMM), Fondo M.D.S. Uff. 2°-2ª Sez. (Tullio Marcon, lettera all'A. del 17.01.01).

68 L'episodio dei militari italiani nelle batterie Flak è testimoniato da Tullio Marcon, lettera all'A. del 17.01.01. Il 13 maggio, seppure con personale a ranghi ridotti, le batterie tedesche avevano reso alquanto difficile il lavoro dei B-24, i cui aviatori erano stati piuttosto infastiditi da un fuoco, che sebbene complessivamente poco intenso, in compenso era stato accurato e bene mirato. La formazione non ebbe perdite, però cinque B-24 del 376th Bombardment Group rientrarono con parecchi danni provocati dalle schegge (J. Walker, "Liberandos" cit. p. 480).

69 Tullio Marcon, lettera all'A. del 17.01.01. Tale abbastanza comune tattica fu frequentemente attuata dalle batterie della Flak durante la campagna d'Italia, per sottrarsi agli attacchi preventivi effettuati da speciali pattuglie di cacciabombardieri o bombardieri leggeri, che precedevano le formazioni da bombardamento pesante (vedi Ferdinando Pedriali, "La Flak in Italia", Storia Militare nn.89 e 90, febbraio, marzo 2001).



Me.323 a Venafiorita (Sardegna) nel 1943. Personale, materiali e cannoni di un reggimento della Flak fu trasferito sull'isola utilizzando questi enormi esamotori da trasporto. (Collezione Ferdinando Pedriali)

contro i bombardieri pesanti⁷⁰. L'unica componente veramente moderna era costituita da cinquantasei batterie armate con i moderni Ansaldo 90/53, di efficacia paragonabile agli "88" tedeschi. Però le ultime quattro batterie di 90/53, arrivate in gennaio, non erano ancora in posizione, perché non erano arrivati i paioli ai quali fissare gli affusti dei cannoni⁷¹. Per inciso, l'unica batteria da 90/53 assegnata alla difesa contraerea dello strategico aeroporto di Sciacca, era ancora inefficiente per mancanza di paioli, nove giorni dopo lo sbarco del nemico, quando la base aerea dovette essere evacuata perché prossima ad essere investita dall'avanzata delle truppe americane. Le sollecitazioni per ottenere gli ambiti paioli mancanti, inoltrate al comando Milizia Contraerea di Palermo dal comandante dell'aeroporto, sino a quel momento non avevano ottenuto alcun effetto⁷².

Le batterie italiane armate con cannoni automatici di piccolo calibro per la difesa dagli attacchi a bassa quota erano sessantuno in tutta l'isola, mentre la Flak ne aveva un numero maggiore dato che ogni sua batteria, oltre ai cannoni da "88", disponeva da due a quattro mitragliere da 20mm. Inoltre, mentre la Flak, essendo un corpo della Luftwaffe, operava alle dipendenze di un comando aeronautico, e quindi era perfettamente integrata in un unico ed efficiente sistema di difesa aerea, l'artiglieria contraerea italiana era divisa fra l'Esercito, la Marina, la Milizia Artiglieria Contraerea (M.A.C.) e la Milizia marittima (MILMART).. La Regia Aeronautica era l'unica forza armata italiana senza proprie batterie contraeree, neppure per la difesa degli aeroporti.

Gli obiettivi strategicamente più importanti della Sicilia avevano difese contraeree abbastanza efficaci. La zona meglio guarnita era quella dello Stretto di Messina, dove la D.I.C.A.T. aveva schierato cinquantadue batterie. Ventitré batterie della D.I.C.A.T. erano a Catania, diciassette a Siracusa Augusta, quindici a Trapani e ventisette a Palermo⁷³.

La forza di questo schieramento contraereo era stata già avvertita durante la fase preparatoria dell'operazione Husky (15 maggio - 9 luglio 1943), quando gli Alleati dovettero ammettere che la contraerea della

⁷⁰ Per le caratteristiche tecniche degli obsoleti pezzi da 102/35, 75/27, e dei più moderni e 75/45, cfr. Gen. Carlo Montù, "Storia della Artiglieria Italiana, Biblioteca d'Artiglieria e Genio - Roma 1950, Vol.XIII, parte IV, capitolo LVIII. Per le caratteristiche tecniche dei pezzi da 90/53 e 76/40, cfr. Pignato Nicola, "Artiglierie e automezzi dell'Esercito Italiano nella Seconda Guerra Mondiale", E. Albertelli Editore, Parma 1972.

⁷¹ Faldella E. "Lo sbarco e la difesa della Sicilia", p. 73. Per numero e calibri delle batterie, vedi Santoni, op. cit. p. 516.

⁷² Relazione sull'attività dell'Aeroporto 501 in località Sciacca, in data 26 luglio 1943, AUSSMA SL2/11-11.

⁷³ Faldella E. "Lo sbarco e la difesa della Sicilia", p. 55.

Sicilia “stava cominciando a diventare sempre più forte”⁷⁴. Gli Alleati ammisero anche che in questo periodo buona parte della settantina di aerei perduti era caduta sotto i colpi della contraerea⁷⁵. In realtà la maggiore parte era stata abbattuta nei combattimenti con i caccia italiani e tedeschi, che si erano battuti con accanimento conseguendo un buon numero di successi.

Nel corso delle operazioni successive allo sbarco, gli “88” Flak furono impiegati indifferentemente - e sempre con efficacia - nei ruoli di artiglieria con-



Centrale di tiro del 3s Flakabteilung 311(v) sul campo di Villacidro nel giugno 1943 (Collezione Ferdinando Pedriali)

traerea, controcarro, difesa costiera e persino come artiglieria da campagna. Fra il 10 ed il 20 luglio le batterie da 88 e 20 mm della 22. Flakbrigade rivendicarono la distruzione di quarantasei velivoli, quattro alianti, 13 carri armati, tre mezzi corazzati semoventi ed una batteria, oltre all'affondamento di una corvetta e di sette unità da sbarco ed il danneggiamento di un cacciatorpediniere⁷⁶.

Delle numerose batterie della 22. Flakbrigade inviate in Sicilia, ventotto furono messe agli ordini del colonnello Guenther Baade, che come “Comandante dello Stretto di Messina” era responsabile della difesa contraerea, dell’attività della flottiglia di chiatte e mezzi da sbarco della Kriegsmarine adibite al servizio traghettoni fra i due lati dello Stretto e persino dei depositi tedeschi della zona⁷⁷. Con l’arrivo della 22. Flakbrigade, Baade ebbe sotto il suo comando ottanta batterie, fra italiane e tedesche, schierate su ambo i lati dello Stretto⁷⁸. Altre trentatré batterie della Flak furono schierate per la difesa degli aeroporti, dove rimasero ininterrottamente in azione per quasi tre mesi per contrastare la pesantissima offensiva aerea scatenata dagli Alleati per neutralizzare le forze aeree dell’Asse. Tuttavia, a giudizio di Kesselring, i risultati della Flak non furono complessivamente molto brillanti, in quanto gli schieramenti adottati si rivelarono troppo deboli per difendere con efficacia i campi d’aviazione, i porti e gli impianti ferroviari⁷⁹. Fece eccezione la difesa dello stretto di Messina, il cui successo - secondo il feldmaresciallo - fu dovuto “ad una somma di elementi favorevoli, quali la forte concentrazione di pezzi d’artiglieria, l’impiego di pezzi di maggiore portata e la superiorità nella condotta tattica, uniti ad una sorprendente minore frequenza di azioni aeree da parte dell’avversario”.⁸⁰

74 “The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign”, narrative p.22, AFHRA micr.A-6192.

75 “The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign”, narrative p.22, AFHRA micr.A-6192.

76 Romulus (nome in codice dell’ufficiale di collegamento con la 2.Luftflotte) a Superaereo, n.806 25/7/1943, XXI, AUSSMA Cart. SL1-10.

77 A. Santoni e F. Mattesini, “Le operazioni in Sicilia e Calabria”, USSME, Roma 1983, p.457.

78 “Sicily and the surrender of Italy”, p.82.

79 Kesselring A. op. cit. p.170.

80 Kesselring A. op. cit. p.170.

L'ombrello di fuoco steso dalla contraerea italiana e tedesca sopra lo Stretto di Messina fu un autentico capolavoro. Nonostante ripetuti e pesanti attacchi, nell'agosto 1943 l'aviazione anglo americana non riuscì ad impedire il pieno successo dell'operazione "Lehrgang", nel corso della quale i tedeschi riuscirono ad evacuare in Calabria 39.569 militari, compresi 4.444 feriti, 9.605 autoveicoli, 47 carri armati, 94 pezzi d'artiglieria da campagna, 1.100 tonnellate di munizioni, 970 tonnellate di carburanti e 15.700 tonnellate di altro materiale. Truppe, equipaggiamenti, materiali ed armamento pesante attraversarono lo Stretto di Messina a bordo di motozattere e traghetti, la cui protezione durante la traversata e le operazioni di imbarco e sbarco, fu assicurata da 123 cannoni contraerei pesanti e 112 leggeri, in parte appartenenti alla 22.Flakbrigade comandata dal colonnello Nieper ed in parte a batterie della DICAT e della MILMART. Il 16 agosto, ultimo giorno utile per le operazioni di imbarco, su 235 pezzi in batteria, 93 erano ancora sulle sponde siciliane mentre gli altri 142 erano già stati trasferiti su quelle calabresi⁸¹. Alla protezione dello Stretto avevano dato un energico contributo anche le tredici motozattere tedesche modello "Siebel" armate con cannoni da 88 mm. e con complessi singoli o quadrupli da 20 mm.

Oltre a assicurare la riuscita dell'operazione, la contraerea dello Stretto ottenne altri successi. Secondo il comando della 22.Flakbrigade, fra il 10 luglio ed il 17 agosto, le sue batterie avevano abbattuto 195 aerei ed affondato 13 unità navali leggere, che avevano tentato di interferire con le operazioni di salvataggio delle truppe italo tedesche. Successi integrati dalla distruzione di numerosi mezzi motorizzati e corazzati alleati nel corso dei combattimenti, ai quali la Flak aveva dato il suo apporto fungendo anche da artiglieria controcarro e campale⁸².

L'offensiva aerea dell'Asse contro le basi dell'invasione

Nonostante la difficoltà di operare contro i lontani e fortemente difesi porti del Nord Africa, Luftwaffe e Regia Aeronautica non trascurarono alcuna occasione per ostacolare i preparativi dell'invasione, sebbene fosse già chiaro che le loro forze erano impari alla mole degli obiettivi affinché i risultati fossero decisivi⁸³. Alla fine della prima decade di giugno l'efficienza dei reparti da bombardamento tedeschi aveva toccato il punto più basso, tuttavia Kesselring assicurò al Comando Supremo italiano che - appena ultimato il riordinamento dei suoi reparti - la Luftflotte.2 avrebbe intensificato gli attacchi sulle basi aeree e navali del Nord Africa⁸⁴. Con l'arrivo di nuovi Geschwader, fra il 10 ed il 20 giugno la disponibilità di aerei da bombardamento passò da centotré a centottantacinque unità, permettendo alla Luftflotte.2 di lanciare fra il 15 giugno ed il 6 luglio sei robusti attacchi notturni contro Biserta, Bona e Didielli, per un totale di trecentoquarantasette sortite⁸⁵. Le perdite assommarono a ventisei velivoli a fronte di scarsi risultati, nonostante le ottimistiche valutazioni degli equipaggi, che al rientro da ogni azione segnalavano immancabilmente navi colpite e vasti incendi. La mancanza di buoni risultati evidenziava, da una parte la buona organizzazione delle difese dei porti, e dall'altra il carente addestramento dei nuovi equipaggi dei

81 A. Santoni e F. Mattesini, op. cit. p.395.

82 A. Santoni e F. Mattesini, op. cit. p.457.

83 Cfr. "Verbali delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, pp.142, 149, 162, 163.

84 "Le direttive tecnico operative di Superareo", vol. secondo, II Tomo, p. 922.

85 Circa la disponibilità di aerei da bombardamento cfr.: RAF narrative, The Sicilian Campaign June - August 1943, Appendix 3, GAF Order of Battle 10 May - 10 July 1943, from German Documents (A.H.B.6), AFHRA 23364. Cerca le azioni dal 15 giugno al 6 luglio cfr.: Messaggi da Romulus a Superaereo, 15 - 8 luglio 1943, AUSSMA SL4/41.



Il difficile rientro da una azione di questo Cant.Z 1007bis della 175^a Squadriglia. (SMA).

bombardieri, inclusi quelli del Kampfgeschwader.6, che entrarono in azione dopo un lungo periodo sulle riposanti basi francesi⁸⁶. Fra le azioni dei bombardieri tedeschi, una delle migliori fu quella effettuata nel tardo pomeriggio del 26 giugno da un centinaio di velivoli, fra Ju.88 e Fw.190, che attaccarono in quattro ondate successive un convoglio al largo di capo Bon. Gli aerei tedeschi incendiarono una delle navi, eludendo gli attacchi di tre formazioni di Spitfires e P-40 del XII ASC inviate nella zona fra le 19,35 e le 21,15. L'ultimo attacco contro il convoglio fu condotto alla luce dei bengala lanciati da "pathfinders" che avevano preceduto gli Ju.88⁸⁷.

In questo periodo l'attacco più consistente fu quello eseguito nella notte sul 6 luglio contro mezzi navali ammassati nella rada Biserta. Però le difese reagirono con rapidità, efficienza e precisione, distruggendo tredici dei centoventotto Ju.88 impiegati nell'azione⁸⁸.

I bombardieri tedeschi, non trascurarono neppure il porto e l'aeroporto di Pantelleria, dove i genieri dell'USAAF stavano alacremente lavorando per rimettere in piena efficienza tutti gli impianti. Alle prime luci dell'alba del 16, una formazione di Fw.190 attaccò obiettivi sull'isola, mentre poco dopo il crepuscolo alcuni Ju.88 presero di mira l'aeroporto.⁸⁹ Il 18, undici Fw.190 ottennero un triplo successo nelle acque di Pantelleria colpendo un piccolo mezzo da sbarco ed una nave da 4.500 tonnellate – che fu vista affondare di poppa - danneggiando inoltre il cacciatorpediniere britannico PETARD. Inoltre sulla rotta di rientro gli Fw.190 incontrarono casualmente un B-17, forse un ricognitore dell'African Photo Reconnaissance Wing, sul quale piombarono come uccelli da preda aumentando il loro già ricco carniere di vittorie⁹⁰.

Nonostante la tremenda emorragia di uomini e mezzi degli ultimi mesi e le poche risorse ancora disponibili, la Regia Aeronautica rimase ostinatamente sulla breccia con le poche decine d'aerei dei due "Raggruppamenti". I Cant.Z 1007bis di Perugia eseguirono alcune missioni appoggiandosi ai campi trampolino

86 Cfr.: Luftwaffe/Kampfgeschwader 6, "The Luftwaffe, 1939-1945", "Air Units LW". by Michael Holm, 1997-2000, Santoni A. e Mattesini F. op. cit. p. 395.

87 I dettagli dell'azione dei bombardieri tedeschi sono in Int/Opsum No.84, AI7560 27 June, AFHRA A-6011. L'USAAF incluse nel gruppo degli attaccanti anche Cant.Z 1007 bis (Cfr. Craven & Cate, op. cit. Vol.II, p. 441). Secondo il diario storico dell'Aeronautica Sardegna non risulta che, il 26, Cant.Z 1007 bis abbiano partecipato ad una azione nella zona indicata (n.d.A).

88 Santoni A. e Mattesini F. op. cit. p. 395.

89 Messaggio del 18/6/43 da Romulus a Superaereo, prot. 1923/25 - Situazione operativa OBS del giorno 16. AUSSMA SL4/41.

90 Messaggio del 19/6/43 - 1845 da Romulus a Superaereo, - Attività aerea 2^a Luftflotte del giorno 18. AUSSMA SL4/41.

di Viterbo, Littoria (oggi Latina) ed Alghero, mentre gli S.79 aerosiluranti di Siena Ampugnano utilizzarono generalmente campi sardi e siciliani. Le sortite eseguite in questo periodo raramente superarono la mezza dozzina per notte. Circa la loro efficacia, erano in pochi a farsi illusioni. Il tenente Vittorio Sanseverino, che ne eseguì alcune ai comandi di un Cant.Z 1007 bis del Raggruppamento Bombardamento, ricorda *“che quelle missioni erano fatte più che altro per dimostrare ai tedeschi che noi eravamo presenti e facevamo ogni possibile sforzo nell’interesse della comune causa”*⁹¹.

Data la difficoltà di radunare aerei ed equipaggi bellicamente efficienti, il Raggruppamento Bombardamento di Perugia riuscì ad organizzare solo un paio di modeste incursioni prima della fine di giugno. Chiamando a raccolta le forze di tre Gruppi (86°, 88° e 106°) nella notte sul 25, il Raggruppamento inviò su Biserta sei Cant.Z 1007 bis. Due notti dopo mandò ancora su Biserta altri quattro Cant.Z 1007 bis, mentre un quinto Cant.Z 1007 bis della 265ª decollato da Alghero fu inviato ad attaccare un convoglio segnalato nel Canale di Sicilia 20 miglia a nord di capo Bon. Essendo mancato l'avvistamento, il pilota decise di portare le sue otto bombe da 100 Kg. sul porto di Biserta. Attaccato da caccia in prossimità dell'obiettivo, riuscì a disimpegnarsi con una pronta affondata seguita da una veloce virata⁹². Ciò nonostante, appena fuori pericolo, ritornò tenacemente sulla rotta per l'obiettivo. Mentre finalmente stava lanciando le ultime due bombe, fu nuovamente attaccato da un caccia notturno. Forse il medesimo di poco prima o forse un altro. Tuttavia ancora una volta il pilota del Cant.Z si rivelò un osso duro per il cacciatore britannico. Mentre il trimotore ripeteva la solita manovra evasiva, il mitragliere della torretta dorsale sgranò una lunga raffica di 12,7 contro l'assalitore che, forse centrato, ma sicuramente colto alla sprovvista, interruppe l'attacco dileguandosi per non più riapparire⁹³.

All'azione del 25 giugno su Biserta aveva partecipato anche il tenente Sanseverino Partito alle 02,00 dal campo trampolino di Viterbo con il suo Cant.Z 1007 bis, un paio d'ore dopo era arrivato sull'obiettivo e, nonostante la reazione dell'artiglieria contraerea, aveva sganciato otto bombe da 100 Kg. sugli impianti portuali. Di questa azione Sanseverino ricorda che *“era stata eseguita di notte con velivoli isolati per diminuire la probabilità di essere intercettati, ma che il rischio corso (quella notte) fu un nulla in confronto a ciò che dovemmo poi fronteggiare durante lo sbarco in Sicilia. Anche sui porti del Nord Africa c'era la caccia notturna, ma non nella quantità che trovammo sulle spiagge di Gela e sulla rada di Augusta”*⁹⁴.

L'azione della notte sul 25 costò la perdita dell'aereo MM 24779 pilotato dal ten. col. Barbacini (secondo pilota cap. Filippo Perelli), ma due notti dopo fu ancora peggio. Degli otto Cant.Z 1007 trasferiti il 27 da Perugia sui campi appoggio della Sardegna, due si avariarono, cinque arrivarono sui loro obiettivi, e di questi due andarono perduti insieme ai dieci uomini di equipaggio⁹⁵.

In rapporto alla reale entità numerica del reparto, fu invece molto più attivo il Raggruppamento Aerosiluranti, che nella seconda metà di giugno eseguì almeno cinque ricognizioni offensive, impegnando complessivamente circa sedici S.79. Di questi, nove rientrarono col loro siluro, uno fu abbattuto e sei trovarono utili bersagli, affondando presumibilmente un grosso piroscafo e danneggiandone altri due. Ma vediamo ora nel dettaglio le loro azioni.

L'azione probabilmente di maggior successo fu quella del 16, nella quale una terna di S.79 rivendicò l'affondamento davanti alla costa algerina di un piroscafo da 15.000 tonnellate ed il danneggiamento di

91 Libretto di volo e testimonianza all'A. del comandante Vittorio Sanseverino, Torino 5 ottobre 2002.

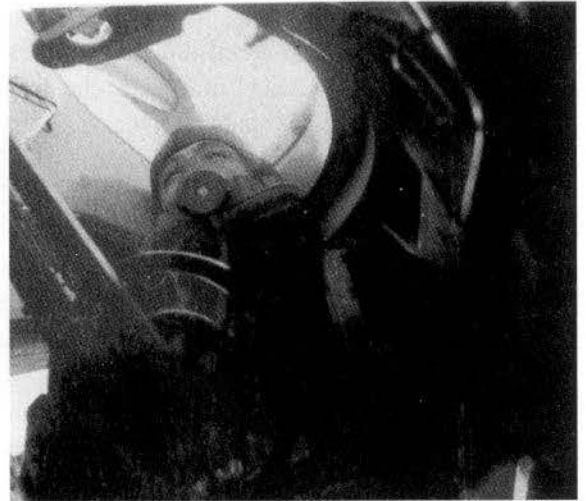
92 Per disimpegnarsi dagli attacchi dei caccia notturni tedeschi, i bombardieri notturni britannici, in azione sulla Germania, eseguivano una manovra simile denominata a “cavatappi”, il cui tracciato era all'incirca quello di una spirale (n.d.A.).

93 Relazioni Operative della Terza Aerosquadra - giugno luglio 1943, Gruppi B.T. 86°, 88° e 106°, AUSSMA

94 Libretto di volo e testimonianza all'A. del comandante Vittorio Sanseverino, Torino 5 ottobre 2002.

95 Le azioni dei Cant.Z 1007bis delle notti 25 e 27 giugno sono state ricostruite in base alle “Relazioni Operative della Terza Aerosquadra - giugno luglio 1943, Gruppi B.T. 86°, 88° e 106°, AUSSMA. ed al Diario Storico dell'Aeronautica Sardegna, USSMA ed al telegramma di Superareo al Comando Supremo IB/10485 del 30 giugno 1943 (Le direttive tecnico operative di Superaereo, vol secondo Tomo II, p. 935.).

un altro da 5.000 tonnellate⁹⁶. Altri due piroscafi uno da 8.000 tonn. e l'altro da 10.00 tonn. furono silurati tre notti dopo. Il primo al largo delle coste algerine, il secondo 20 Km. ad ovest di Capo de Gard⁹⁷. A queste azioni fece seguito quella di tre S.79 partiti nella notte sul 21 da un campo siciliano per una ricognizione armata lungo le coste tunisine. Un S.79 rientrò per inconvenienti tecnici, seguito molto più tardi da un secondo, che aveva esaurito la sua autonomia in una esplorazione priva di avvistamenti. Solo l'S.79 del sottotenente Aurelio Ferrari aveva positivamente completato la sua missione. Entrato nel golfo di Tunisi, Ferrari aveva avuto la sorpresa di scorgere davanti ad Enfidaville una quarantina di navi all'ancora. Costatato che le condizioni erano favorevoli per il lancio, il pilota aveva diretto il suo siluro contro un piroscampo di medio tonnellaggio. Non aveva però avuto la possibilità di osservare direttamente l'esito del lancio, perché subito dopo aveva dovuto eseguire una violenta manovra evasiva per sottrarsi alla fortissima reazione contraerea. Alcuni membri dell'equipaggio notarono una grande esplosione. Comunque la zona era troppo pericolosa per mettere a repentaglio l'aereo per una verifica. Infatti poco dopo il lancio Ferrari aveva dovuto destreggiarsi in una serie di manovre evasive per sottrarsi alle puntate di alcuni caccia notturni. Infine, alle 04,25 aveva nuovamente posato il suo S.79 sulla pista della base di partenza⁹⁸.



Scotti 12,7mm dorsale di un Cant.Z 1007bis (pgc Ugo Accorsi)

Anche l'azione eseguita nella notte del 25, da altri tre S.79 ebbe un probabile successo. Partiti singolarmente da un campo trampolino della Sardegna i trimotori avevano effettuato una ricognizione offensiva lungo le coste del Nord Africa francese. Alle 03.50 uno degli aerei aveva avuto la fortuna di avvistare cinque mercantili alla fonda davanti a Capo Cavallo, contro uno dei quali aveva lanciato la sua arma. Secondo il rapporto stilato al rientro, il siluro avrebbe colpito un piroscampo di circa 7.000 tonnellate, che fu chiaramente visto mentre appruava subito dopo l'esplosione. Un S.79 non rientrò alla base mentre un altro rientrò col siluro non avendo avvistato bersagli utili⁹⁹. Il 27, quattro S.79 iniziarono la loro missione da Gerbini con decolli scaglionati a partire dalle 02,05. Ai piloti era stato ordinato di eseguire una ricognizione offensiva nella zona di mare compresa tra Capo Bon, Ras Kapudia, Lampedusa e Linosa. Due aerei rientrarono senza avere avvistato bersagli, mentre due arrivarono al lancio senza però esiti positivi. Quello del capitano Cipelletti impiegò la sua arma contro tre unità da guerra nei pressi di Lampedusa, ma il siluro si perse senza centrare alcun bersaglio. Stesso risultato anche per il siluro lanciato dal maresciallo Cicconi contro tre mercantili nei pressi di capo Africa. Infine, nella notte sul 29, altri tre S.79 pattugliarono lungamente e senza fortuna le acque al largo delle coste algerine.

In conclusione l'offensiva aerea italo tedesca contro l'ammassamento dei mezzi navali pronti per l'invasione fu nell'insieme abbastanza deludente. Per quanto riguardava i reparti italiani, Fougier informò il

96 Messaggio del 18/6/43 - 1345 prot. 1923/25 da Romulus a Superaereo, Situazione operativa OBS giorno 16. AUSSMA SL4/41.

97 Statistics Allied losses inflicted by Italian Air Force 1940 - 1945. AFHRA A-6084, fr. 0738. Il documento in lingua inglese è uno di quelli redatti dallo Stato Maggiore Regia Aeronautica, all'incirca nel secondo semestre 1945, su richiesta della Intelligence Unit del HQ MAAF incaricata di preparare una relazione sull'aviazione italiana e la sua attività bellica dal 1935 al 1945 (n.d.A.).

98 Catania Tattico a Superaereo, 23/6/43 0023024, Attività aerea giorno 21 corrente, AUSSMA SL4/41. Statistics Allied losses inflicted by Italian Air Force 1940 - 1945. AFHRA A-6084, fr. 0738.

99 Diario Storico dell'Aeronautica Sardegna, USSMA.

Comando Supremo, che i risultati erano una diretta conseguenza delle scadenti qualità degli aerei impiegati, e della mancanza dei mezzi illuminanti necessari per gli attacchi notturni. Mancanza che si sperava di rimediare con l'aiuto della Luftflotte.2, che invece disponeva di aerei bengalieri.

Nonostante la migliore qualità dei mezzi a disposizione, le trecentoquarantasette sortite dei reparti da bombardamento tedeschi, non avevano mandato a fondo una sola nave, ed avevano prodotto alcuni danni non quantificabili ad installazioni portuali. Un risultato poco importante poiché il vero obiettivo erano le navi ed i mezzi da sbarco. Come contropartita la Luftflotte.2 aveva lasciato sul campo ventisette aerei. Le sortite dei bombardieri italiani erano state circa una trentina, ovvero un decimo di quelle tedesche. Sicuramente qualche bomba era arrivata a segno e non tutti i siluri erano andati a vuoto, tuttavia le pubblicazioni ufficiali anglo americane non permettono di confermare o smentire categoricamente i successi rivendicati dalla Regia Aeronautica. Le perdite dei due Raggruppamenti assommarono a tre Cant.Z 1007bis e ad un S.79. Per quanto apparentemente modeste, le perdite furono in realtà assai pesanti in proporzione alle forze in campo, infatti furono del 22 % per i bombardieri e del 6 % per gli aerosiluranti inviati in missione (complessivamente il 13 % degli aerei impiegati dai due raggruppamenti). Ovvero perdite percentuali quasi doppie di quelle tedesche (il 7% degli aerei impiegati).

L'aspetto più sconcertante della piccola offensiva aerea organizzata dall'Asse nell'ultima quindicina di giugno è costituito dalla enorme differenza numerica fra le sortite eseguite dai suoi bombardieri ed aerosiluranti e quelle che nello stesso periodo effettuarono le equivalenti unità anglo americane. Queste ultime soverchiarono quelle dell'Asse nel rapporto di otto ad uno, ma la cifra non rende l'idea del loro reale valore, data la loro superiorità quantitativa e qualitativa in confronto a quelle italo tedesche¹⁰⁰.

L'esplorazione strategica dell'Asse prima dell'invasione



Il tenente Vittorio Sanseverino (a sin.) col tenente Lanciani davanti ad un Cant.Z 1007bis. (pgc Vittorio Sanseverino).

Alla vigilia dell'invasione era stato finalmente risolto - almeno in teoria - un problema che da tempo agitava i rapporti fra l'O.B.S. ed i comandi italiani. Il 10 giugno per delega del Comando Supremo, era stato attivato presso Supermarina il "Comitato per l'esplorazione strategica marittima" composto da ufficiali superiori degli Stati Maggiori della Regia Marina, della Regia Aero-

nautica e dell'Oberkommandosud, coordinati - ma non subordinati - dal Sottocapo di S.M. della Marina. Il comitato doveva definire giornalmente le esplorazioni degli idrovolanti della Marina e quelle dei ricognitori aerei e dei mezzi navali italo tedeschi (sommergibili ed altri mezzi minori). Dopo avere valutato

100 Cfr. Bombing Summaries June 1943, July 1943 in "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 21, Operations Bulletins. AFHRA A-6192. Alle sortite dei bombardieri delle NAAF si devono aggiungere anche quelle dei bombardieri della IX AF e dei bombardieri ed aerosiluranti della RAF di Malta, ammontanti in media a circa 80 sortite giornaliere.

le informazioni ricevute, il Comitato doveva trasmetterle agli stati maggiori delle forze armate italiane e tedesche¹⁰¹. I rapporti dei ricognitori italiani continuavano comunque ad essere accolti con molte riserve dai comandi tedeschi poiché - a loro parere - l'aviazione italiana *“mancava di equipaggiamenti e di personale addestrato [...] I suoi lenti aerei erano facile preda dei caccia nemici [...] Ed anche quando essi avevano potuto operare, generalmente riportavano risultati inaffidabili, per il fatto che si affidavano quasi esclusivamente alla osservazione visuale anziché alla fotografia”*¹⁰².



Cant.Z 1007bis XI serie, con scarichi schermati e prolungati per impiego notturno (collezione Ferdinando Pedriali)

Forse per la diffidenza tedesca, che inquinava i rapporti con l'alleato italiano, il “Comitato per l'esplorazione strategica marittima” non aveva ricevuto poteri equivalenti a quelli dei comandi unificati costituiti dalle forze aeree anglo americane, che invece avevano capacità decisionali. All'indomani della sua attivazione, il Comitato iniziò a fare i conti con impreviste difficoltà insorte nel frattempo. Contrariamente alle assicurazioni date in precedenza, l'O.B.S. aveva comunicato di non potere più garantire sistematiche ricognizioni sui porti del Nord Africa a causa del perfezionamento dei sistemi d'avvistamento avversari e della continua presenza di caccia sugli obiettivi di maggiore interesse. Il sistema di difesa del nemico, oltre a rendere aleatoria l'esecuzione delle esplorazioni, aveva causato crescenti perdite fra i ricognitori. Naturalmente una tale situazione era ancor meno sostenibile da parte della ricognizione strategica italiana, dotata di aerei con caratteristiche nettamente inferiori a quelli tedeschi. *“Ogni volta che i nostri plurimotori si sono affacciati di giorno in prossimità delle coste africane - aveva riferito il generale Fougier al Comando Supremo - ne è seguito l'abbattimento dell'aeroplano, appunto per la possibilità del nemico di intercettare i nostri aerei a forte distanza, e per le deficienze di armamento e di velocità dei nostri apparecchi. È di appena due giorni l'ultimo abbattimento di un nostro ricognitore della Sardegna che effettuava una esplorazione, che pure interessava soltanto un tratto di circa 60 miglia parallelo alla costa africana, ad una distanza dalla medesima di circa 40 miglia. In Sardegna, per effettuare le operazioni strategiche è stata lasciata solo una squadriglia di Cant.Z 1007bis, la cui efficienza media è di tre velivoli. Qualsiasi incremento ai Reparti da ricognizione strategica andrebbe a detrimento dei già ridottissimi Reparti da Bombardamento, e non porterebbe vantaggio apprezzabile date le scarse possibilità di impiego nelle esplorazioni dei nostri plurimotori. [...] Il concetto di impiegare velivoli plurimotori in mare aperto è stato determinato appunto dal criterio di garantire, per quanto possibile, l'esito delle esplorazioni lasciando un margine di sicurezza agli aerei. Con tale sistema, però, talune ricognizioni in zone di mare pericolose per i plurimotori e pertanto necessariamente affidate alla caccia, non possono essere interamente esplorate da quest'ultima, per la limitata autonomia dei velivoli. Le medesime devono quindi essere integrate dalle forze aeree germaniche, che dispongono di plurimotori veloci e bene armati”*¹⁰³.

101 Comando Supremo, prot. N.41422/Op. del 5 giugno 1943, in: Mattesini Francesco e Cermelli Mario “Le direttive tecnico-operative di Superaereo1940- 1943”, Vol. Secondo, II Tomo, p. 896.

102 MAAF Intelligence, “Gottschling - Neubert Information”, AFHRA A-6084, fr. 1775.

103 Superaereo a Comando Supremo, Prot. N°IBM/1736 del 11 giugno 1943, in: Mattesini Francesco e Cermelli Mario “Le direttive tecnico-operative di Superaereo1940- 1943”, Vol. Secondo, II Tomo, p. 899.

Me.210 dell'Aufklärunggruppe.122 a Trapani Milo.



La squadriglia da ricognizione strategica, cui Fougier accennava, era la 264ª Squadriglia B.T. dislocata sull'aeroporto di Alghero, che - dopo essere avere eseguito alcune azioni di bombardamento sui porti tunisini - a metà giugno era rimasta solo con una mezza dozzina di Cant.Z.1007 bis, che venivano impiegati per esplorazioni a largo raggio quando la loro efficienza lo permetteva¹⁰⁴. Le esplorazioni nelle acque circostanti la Sardegna erano invece eseguite da coppie di Mc.202 del 51° Stormo, ovviamente non oltre il raggio consentito dalla scarsa autonomia di questi caccia sprovvisti di serbatoi ausiliari. Il problema di portare a termine ricognizioni a largo raggio senza rischiare la perdita dei velivoli impiegati era stato finalmente risolto dalla Regia Aeronautica, che - prendendo spunto dagli anziani Bf.109F-5 e dai più recenti Bf.109G-4 della Luftwaffe - aveva costituito una speciale squadriglia di MC.205 Veltro appositamente



Il generale Alfredo Guzzoni, comandante della Forze Armate della Sicilia al momento dell'invasione.

modificati per aumentarne l'autonomia, e dotati di una speciale attrezzatura fotografica tedesca. Il comando di questo nuovo reparto fu affidato al capitano Adriano Visconti, che, oltre ad avere la responsabilità di seguire l'allestimento dei Veltro presso il Centro Sperimentale Aeronautico di Guidonia, aveva anche avuto il privilegio di selezionare piloti, che per esperienza ed attitudini fossero idonei per l'impegnativo servizio di ricognizione¹⁰⁵. Uno dei piloti convocati per formare la nuovissima 310ª Squadriglia da Ricognizione Fotografica fu il sergente Domenico Laiolo, che raggiunse Guidonia nella seconda metà di luglio, dopo essere stato messo a disposizione in seguito alla pressoché totale distruzione dei Bf.109G-6 del 150° Gruppo col quale aveva combattuto prima e durante la fase iniziale dell'invasione della Sicilia. Gli altri piloti arruolati nella 310ª erano: il tenente Robetto, il sottotenente Sajeva ed i sottufficiali Rodoz, Magnaghi, Tirapelle e Marconcini.

Laiolo fu subito entusiasta del suo nuovo reparto: *“La scelta di aerei da caccia come ricognitori fotografici era stata concepita in quanto questi potevano volare ad alta*

104 Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA.

105 Lettera autografa di Adriano Visconti a Domenico Laiolo in data 6 giugno 1943, allegata alle “Memorie di guerra” del sergente pilota Domenico Laiolo, copia nell'archivio dell'A.

quota, onde sfuggire all'intercettazione della caccia nemica ed eludere la contraerea. I Mc.205V erano dotati di macchine fotografiche planimetriche "Zeiss" che impressionavano rotoli di pellicola formato 30x30 cm. Impostando la velocità e la quota di volo su un apposito quadro di



Cant.Z 1007bis della 261ª Squadriglia

controllo sistemato in cabina s'inseriva un dispositivo automatico, che intervallava gli scatti realizzando una precisa ripresa, che permetteva la composizione di un mosaico del territorio sorvolato. Queste macchine erano pure dotate di un dispositivo per la ripresa a raggi infrarossi e tutto l'apparato era debitamente riscaldato per evitare l'inceppamento dei delicati congegni alle rigide temperature dell'alta quota. L'apparato fotografico, pesante circa 85 Kg, era alloggiato nella fusoliera dietro il seggiolino corazzato del pilota. L'autonomia dell'aereo era stata aumentata (a circa tre ore) mediante l'installazione di due serbatoi supplementari da circa 150 litri sotto le ali. Tutte queste dotazioni, più alcune modifiche al motore, facevano del Mc.205V il più veloce ricognitore di quei tempi. [...] Il capitano Visconti mi fece illustrare quanto dovevo apprendere sul Macchi 205 Veltro, poi iniziai l'addestramento. [...] Ero già entusiasta del Mc.202, ma il Mc.205 era un purosangue senza eguali [...] montava il medesimo motore del Me.109G-6 di cui avevo già apprezzato la potenza e le prestazioni, però la sua sensibilità era insuperabile. Presa nuovamente confidenza con i comandi all'italiana, iniziai l'allenamento in quota (10.000 mt). Mi fecero eseguire fotografie planimetriche di Roma e dintorni, per imparare ad impostare la sovrapposizione del mosaico fotografico col minore spreco possibile, e ad usare correttamente tutti i congegni del nuovo apparato¹⁰⁶.



Il maggiore Adriano Visconti, che organizzò la prima squadriglia da ricognizione su Mc.205 equipaggiati con attrezzatura fotografica Zeiss. (collezione Ferdinando Pedriali)

Tuttavia l'allestimento dei Mc.205 assegnati alla 310ª Squadriglia - cui dovevano essere rimossi i due cannoni alari, il serbatoio supplementare e l'impianto radio per ricavare dietro il sedile del pilota il posto per l'apparato fotografico - andò alquanto per le lunghe¹⁰⁷. Alla metà d'agosto il reparto, ancora a Guidonia in attesa del montaggio delle complesse apparecchiature fotografiche tedesche, dovette impiegare le sue preziose macchine ed i suoi addestrati piloti contro le formazioni di bombardieri che attaccavano Roma. Alla fine del mese, finalmente ultimate installazioni e modifiche sui Mc.205V, la 310ª fu inviata in Sardegna, dove ebbe appena il tempo di eseguire prima dell'armistizio alcune ricognizioni fotografiche sul Nord Africa, tecnicamente eccellenti, ma tardive ed ormai pressoché superflue, dato che negli stessi giorni plenipotenziari italiani stavano siglando l'armistizio con gli Alleati¹⁰⁸.

La situazione numerica dei reparti da ricognizione del II Luftkorps ai primi di giugno era sicuramente molto migliore di quella italiana, e nel complesso assai più soddisfacente per la qualità dei velivoli e delle attrezzature fotografiche. I suoi due reparti da ricognizione tattica (4 (H)/12 e 2 (H)/14) disponevano di ventitré Bf.109G-4, di cui dodici a Decimomannu ed undici a Catania, mentre i tre reparti da ricognizione

106 "Memorie di guerra" del sergente pilota Domenico Laiolo, p. 133, copia nell'archivio dell'A.

107 Testimonianza all'A. del sergente pilota Domenico Laiolo.

108 Diario Storico Aeronautica Sardegna. AUSSMA.

strategica dello (F)/122 potevano contare su una quindicina di Ju.88 delle versioni D-5 e D-1/C, a grande autonomia, attrezzate con serbatoi supplementari e speciali macchine fotografiche Rb 20/30 e 50/30, con le squadriglie 1 (F) 122 e 2 (F) 122 dislocate rispettivamente ad Ottana (Sardegna) e Trapani e quella di Stato Maggiore (Gr Stab. 122) a Frosinone¹⁰⁹. Nonostante le forti perdite dovute all'azione nemica ed agli incidenti, la forza di questi Aufklärungsgruppen venne costantemente mantenuta a pieni organici dall'O.K.L. che in giugno provvide a colmare i vuoti inviando una quarantina di macchine, fra le quali otto dei nuovissimi Me 410A-2 fotografici, che oltre ad essere dotati di una discreta autonomia a pieno carico (2.400 Km), quanto a velocità (620 Km/h) e quota di tangenza (10.000 mt.) potevano sicuramente dare filo da torcere ai caccia nemici¹¹⁰. Nonostante le difficoltà ambientali e l'accanita caccia cui erano sottoposti i ricognitori, la loro attività nella seconda metà di giugno fu intensa e proficua. I ricognitori tattici Bf.109G-4 controllarono soprattutto il Canale di Sicilia e gli aeroporti di Malta, dove le fotoplanimetrie realizzate il 16 giugno misero in evidenza un anormale quantità di velivoli, superiore di circa duecento unità rispetto a quella di dieci giorni prima. In realtà quasi nello stesso giorno nei vari aeroporti di Malta erano presenti trecentocinquantanove velivoli, di cui duecentonovantanove monomotori, cinquantacinque bimotori e cinque plurimotori. Un incremento di forze che costituiva un inequivocabile indizio delle intenzioni degli Alleati nei confronti della Sicilia¹¹¹. Due giorni dopo i ricognitori strategici del II Luftkorps riuscirono a coprire quasi tutto il Mediterraneo centro occidentale da Gibilterra a Biserta, Djidjelli e Pantelleria, mentre quelli tattici andarono a controllare gli aeroporti di Malta¹¹². Il 26, le ricognizioni degli Aufklärungsgruppen avevano permesso all'O.B.S. di tracciare una mappa della situazione, aggiornata ai quattro giorni precedenti, di tutti i maggiori porti del Nord Africa, da Porto Said a Gibilterra, dalla quale risultava chiaramente una preoccupante concentrazione di mezzi da sbarco nel Mediterraneo centro occidentale, che però non sembrava ancora gravitare su un'area in particolare, pertanto non consentiva di trarre sicure previsioni circa le future mosse degli Alleati¹¹³. L'unico elemento sicuro, emergente dai rapporti dei ricognitori, era l'assenza di mezzi da sbarco nel Mediterraneo Orientale. Un preciso elemento, che portava ad escludere un imminente attacco alla Grecia, ma lasciava ancora incerto il reale obiettivo del prossimo sbarco, che avrebbe potuto indifferentemente essere la Sicilia o la Sardegna. Tuttavia l'opera dei ricognitori, fortemente ostacolata dall'efficiente schermo protettivo realizzato dai radar e dai caccia della Northafrican Allied Coastal Air Force, non poteva fornire all'OBS tutti i dettagliati elementi occorrenti per un esaustivo apprezzamento della situazione¹¹⁴.

109 RAF narrative, "The Sicilian Campaign June - August 1943", Appendix 3 German Documents, AFHRA A-6084.

110 Vedi allegato: "2ª Luftflotte - Situazione forza, rimpiazzi e perdite - giugno 1943".

111 Da Romulus (gen. D'Aurelio - ufficiale di collegamento dello SMA con l'O.B.S.) a Superaereo, prot. 1923/25 del 18/6/43, situazione zona operativa O.B.S giorno 16. AUSSMA SL4/41.

112 Da Romulus a Superaereo, 19/6/43, Bollettino operativo O.B.S nr.568 giorno 18 e notte 19/6/43. AUSSMA SL4/41.

113 Da Romulus a Superaereo, 26/6/43, prot. Nr.3022/TM. Aggiornamento situazione mezzi da sbarco Mediterraneo occidentale ed orientale alla data del 22.6.1943. AUSSMA SL4/41.

114 Deakin W. op. cit. p.369, n.4.

Capitolo X

I piani per l'invasione della Sicilia

La pianificazione degli sbarchi

La pianificazione delle operazioni aeree

~~SECRET~~



La pianificazione degli sbarchi

Dopo la conquista di Pantelleria e delle isole Pelagie, le Forze Aeree Alleate del Nord Africa avevano riservato tutto il loro potenziale distruttivo per spianare il terreno all'Operazione Husky (invasione della Sicilia). In questa fase gli obiettivi principali erano due. L'annichilimento della capacità di reazione delle forze aeree dell'Asse schierate nell'isola e nell'Italia Meridionale, e l'interruzione dei collegamenti marittimi fra la Sicilia ed il continente. Nonostante la necessità di concedere ai propri reparti un periodo di riassetto e riposo, il comando delle NAAF decise di tenere il nemico sotto costante pressione, senza però impegnarsi in azioni che potevano causare forti perdite, il cui rimpiazzo non era possibile in tempi brevi. Pertanto stabilì che ogni singola azione venisse accuratamente studiata in modo da non compromettere l'efficienza dei reparti incaricati di eseguirla. In ogni caso l'efficienza avrebbe dovuto essere ristabilita integralmente sette giorni prima dello sbarco (D day-7). Questa era una condizione assolutamente inderogabile. I reparti dovevano essere sempre tenuti a pieno organico sia prima che durante le fasi iniziali dell'operazione Husky onde avere costantemente la capacità di mettere fuori combattimento il più lestamente possibile le difese aeree e terrestri della Sicilia¹.

I pianificatori di "Husky" avevano inoltre chiesto alle NAAF di fare ogni possibile sforzo per assicurare la protezione ai convogli in navigazione nel Mediterraneo e per garantire la difesa contro gli attacchi aerei dei porti del Nord Africa, dove si stavano concentrando uomini e mezzi per l'invasione. Un compito ampiamente possibile per le NAAF, visti sia il notevole numero dei reparti aerei disponibili sia l'efficienza del Coastal Air Command, i cui caccia, guidati dagli impianti radar installati lungo le coste del Nord Africa, erano perfettamente in grado di localizzare gli aerei dell'Asse in tutta l'area del Mediterraneo centro occidentale. Poiché i compiti affidati alle NAAF nell'ambito dell' "Operazione Husky" erano vasti e complessi, fu stabilito un ordine di precedenza nelle operazioni aeree, riservando il primo posto all'obiettivo strategicamente più rilevante, ovvero alla distruzione o comunque alla neutralizzazione delle basi dalle quali l'aviazione dell'Asse avrebbero potuto rapidamente intervenire sulle zone degli sbarchi². La massa

1 Craven Wesley Frank & Cate James Lea, vol. II, p. 434.

2 Il piano aereo dell'Operazione Husky aveva assegnato alle Northwest African Air Forces i seguenti compiti:

- La distruzione o neutralizzazione delle forze aeree nemiche entro il raggio delle operazioni.
- Operazioni aeree destinate a preparare a via per l'assalto ed assistere la sua esecuzione.
- Appoggio alle operazioni navali.
- Protezione dei convogli d'assalto.
- Appoggio alle forze d'assalto.
- Le operazioni aeree necessarie per lanciare gli attacchi delle truppe paracadutiste compresi nel Piano.
- Attacchi aerei ai trasporti marittimi ed alle forze navali nemiche.
- La protezione dagli attacchi aerei del Nord Africa e delle aree catturate in Sicilia.
- La partecipazione al piano segreto ed alle operazioni diversive mirate a mantenere il più disperse possibile le forze aeree nemiche.

La responsabilità dei compiti da a. a. d. e da g. a. i. sarebbero state condivise con le Forze Aeree del Medio Oriente e quelle di Malta. (cfr: The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 7, "Operational Requirements and NAAF Air Plan for Operation Husky", Part I, p.2, AFHRA A-6192).



I comandanti delle due armate destinate all'invasione della Sicilia, generali Montgomery e Patton (US Army).

degli attacchi aerei fu pertanto indirizzata sugli aeroporti dove più alta era la concentrazione dei caccia italiani e tedeschi e dei temibili cacciabombardieri Fw.190. Naturalmente i campi siciliani ebbero la precedenza, onde costringere la Luftwaffe e la Regia Aeronautica a scegliere fra l'alternativa di dissanguarsi nei combattimenti difensivi, oppure ritirare tutti i reparti sul continente per evitare la loro completa distruzione. Questa strategia aveva già dato ottimi risultati in maggio, quando l'accentuarsi dei bombardamenti sui campi siciliani aveva costretto Kesselring ad ordinare il trasferimento di tutti gli aerei da bombardamento, in parte sugli aeroporti di Foggia ed in parte su quelli del Nord Italia.

Ma prima di descrivere le operazioni eseguite dall'aviazione anglo americana per preparare il terreno allo sbarco, esaminiamo nelle sue linee essenziali il piano dell' "Operazione Husky". Vedremo poi nel dettaglio l'annesso piano delle operazioni aeree. L'elaborazione di quest'ultimo diede luogo ad accesi dibattiti in seno agli Alleati, il cui lavoro era già abbastanza complesso

dovendo ripartire i compiti fra tre diverse squadre di pianificatori, denominate Force 141, Force 343 e Force 545, fra loro collegate tramite il Comando Supremo. La Force 141 con sede ad Algeri, aveva ricevuto da Eisenhower l'incarico di tracciare le linee generali del progetto per l'invasione della Sicilia (Operazione Husky). La Force 343 - denominazione iniziale della Western Task Force - con quartier generale ad Orano, era responsabile della preparazione dei piani per l'invasione dell'aerea occidentale della Sicilia e dell'addestramento delle relative forze. La Force 545 - ovvero la Eastern Task Force, - con quartier generale al Cairo aveva il medesimo genere di responsabilità della 343, però relative all'assalto dell'aerea orientale della Sicilia.

Sino dal momento in cui i pianificatori della Forza 141 avevano iniziato il loro lavoro, il postulato fondamentale di ogni nuova bozza del piano era stato la rapida conquista di un certo numero di porti ed aeroporti. I porti dovevano essere abbastanza grandi ed attrezzati da garantire lo sbarco dei materiali e dei rifornimenti necessari per alimentare le operazioni delle divisioni sbarcate. I campi d'aviazione dovevano essere capaci di ospitare abbastanza reparti per assicurare alle divisioni sbarcate un potente e diretto appoggio aereo, debellando contemporaneamente ogni tentativo di intervento delle forze aeree dell'Asse. In tutte le alternative prese in esame, la scelta delle località di sbarco fu costantemente subordinata al soddisfacimento della fondamentale esigenza di essere in prossimità di porti ed aeroporti da conquistare subito.

L'originario piano d'operazioni, impostato nel febbraio 1943, era vincolato alla immediata conquista del porto di Palermo e degli aeroporti di Sciacca e Castelvetro. A scopo diversivo, era stata prevista una serie di sbarchi anfibi, di cui quattro dovevano essere effettuati il D-day da un gruppo operativo orientale (Eastern Task Force) il cui primo obiettivo era la cattura degli aeroporti e dei porti minori nel settore sud orientale dell'isola, assolutamente necessari per alimentare e sostenere l'8ª Armata britannica durante la sua avanzata verso Catania. Un quinto sbarco doveva essere eseguito tre giorni dopo nella zona di Catania da un forte gruppo denominato Kilt Force, proveniente dalla Tunisia. A ventiquattro ore di distanza, un altro forte gruppo denominato Ensa Force doveva sbarcare sulla costa sud occidentale fra Sciacca e Marinella, conquistare gli aeroporti di Sciacca e Castelvetro, indi penetrare nell'interno puntando verso Palermo. Ai primi sei sbarchi ne sarebbe seguito un settimo sulla costa nord, nell'area di Castellamare del Golfo (Palermo), eseguito da una forza denominata Fish Force, proveniente direttamente dagli Stati Uniti, il cui compito era quello di isolare Palermo dalle forze della difesa concentrate nella cuspide occidentale dell'isola e di congiungersi con la Ensa Force, che sarebbe salita lungo la statale Salemi - Calatafini, par-

tendo da Castelvetro. Nello stesso giorno - il quinto dall'inizio dell'operazione - due forze di minore entità (Grog e Hook Force) sarebbero sbarcate, la prima a Trappeto e la seconda nel Golfo di Carini per facilitare l'avanzata su Palermo della Fish Force³.

Un assalto così complesso e diluito nel tempo sarebbe stato vero un regalo per gli italo tedeschi, poiché, sebbene condotto con forze preponderanti, essendo stato scaglionato nell'arco di cinque giorni avrebbe singolarmente messo in campo raggruppamenti di minore capacità offensiva, lasciando alla difesa il tempo di concentrare le proprie forze indi rivolgerle contro quelli più pericolosi.

Alla fine di marzo i rapporti della ricognizione aerea avevano messo in evidenza l'aeroporto di Gela, classificandolo uno dei meglio sviluppati della Sicilia. Su quello di Pachino si era appuntata l'attenzione dell'Air Marshall Tedder, che aveva molto insistito affinché ne fosse prevista la cattura subito dopo lo sbarco. Oltre a ciò, a fine aprile, i comandi aerei e navali, volevano che fossero catturati il più presto possibile i campi di Comiso, Ponte Olivo e Biscari, per trasferirvi subito gruppi di caccia per proteggere i mezzi navali, la cui perdita avrebbe potuto compromettere le successive operazioni nell'aerea sud orientale, e pure precludere la possibilità di sviluppare operazioni nell'aerea sud occidentale⁴. Questa serie di aggiunte al piano originario convinsero Eisenhower che si stava correndo il rischio di indebolirlo *"nel tentativo di ottenere troppo e nello stesso tempo in troppi posti, con il rischio di perdere tutto in qualsiasi posto"*.⁵

Dietro suggerimento di Alexander e Montgomery fu pertanto riesumata una vecchia proposta di effettuare gli sbarchi nel settore sud orientale dell'isola, naturalmente con forze sufficienti per conquistare di slancio i porti e gli aeroporti necessari per il proseguimento delle operazioni. I due generali britannici si accordarono con Eisenhower affinché alle dieci divisioni in preventivo se ne aggiungesse una americana, con lo specifico compito di catturare i campi di aviazione di Gela. Fu inoltre concordemente stabilito che il massimo sforzo sarebbe stato esercitato nel settore sud orientale, dove esistevano campi d'aviazione il cui possesso avrebbe permesso ai caccia a lunga autonomia di appoggiare pure la conquista di Palermo. Però in questo caso, l'attacco su Palermo sarebbe partito dalla linea Gela - Catania anziché da quella Castelvetro - Sciacca, come era stato previsto nel precedente piano. Ovviamente l'avanzata su Palermo avrebbe avuto luogo appena fosse stato garantito l'appoggio dei reparti caccia basati sui campi siciliani⁶. Infine - come recita il resoconto delle riunioni spedito da Eisenhower a Washington - *"il 3 maggio smettemmo di pensare e rifacemmo completamente i nostri piani sulla base del sano principio strategico della concentrazione nell'aerea critica. Io abbandonai non solo l'assalto nella zona sud occidentale programmato per il D-day + 2, ma pure l'assalto su Palermo del D-day + 5, e deviai l'intera Western Task Force verso l'assalto nella area sud orientale. Deliberatamente mi assunsi il rischio dei mezzi di sostentamento e dei rifornimenti connessi al sacrificio di Palermo come immediato obiettivo, poiché alla fine tutti noi eravamo convinti che ciò fosse il minore dei due mali"*⁷.

Tuttavia anche l'ultimissimo piano aveva un punto debole, perché trascurava il porto di Palermo, lasciandolo ancora a disposizione delle truppe dell'Asse, che per suo tramite avrebbero potuto ricevere rinforzi. Ma il Comando Alleato giudicò questo pericolo abbastanza trascurabile, poiché la sua enorme superiorità aerea poteva comunque recidere tutte le linee di comunicazione del nemico, isolando la Sicilia⁸.

Fu proposto di eseguire sette simultanei assalti anfibi il cui immediato obiettivo doveva essere la cattura dei campi d'aviazione e dei porti secondari situati nella Sicilia sudorientale. Secondo questo nuovo piano, le truppe d'invasione si sarebbero appoggiate alle basi appena conquistate per sviluppare i loro attacchi

3 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p.4, AFHRA A-6202.

4 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p.8, AFHRA A-6202.

5 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p.8, AFHRA A-6202.

6 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p.6, AFHRA A-6202.

7 Eisenhower Report on the Sicilian Campaign, Combat Analysis Files, AGO, stralcio in History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p.8, AFHRA A-6202.

8 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p.8, AFHRA A-6202.



Cannone automatico antiaereo Bofors statunitense, in batteria il 19 agosto 1943 ad un campo d'aviazione di Malta - Xewkija (US Army).

verso Catania, Messina e Palermo⁹. Assicurata la copertura aerea delle operazioni e la disponibilità di porti sufficienti per i rifornimenti, le divisioni avrebbero marciato verso l'obiettivo strategicamente più importante, cioè verso Messina. Però venne inizialmente escluso di attaccare direttamente, la città dello Stretto, in quanto era oltre il raggio d'azione dei caccia. Per lo stesso motivo fu escluso di attaccare un qualsiasi punto sulla costa nord dell'isola fra Messina e Palermo o sulla costa orientale fino a sud di Catania. Pertanto, sinché le forze aeree dovevano operare solo dalle basi del Nord Africa o da quelle di Malta, le aeree di sbarco dovevano essere limitate alla linea di spiagge fra Marsala e Siracusa. In questa aerea tuttavia non esistevano porti di grandi dimensioni, quindi lo stato maggiore di Eisenhower dovette inserire nei piani la cattura di Catania e Siracusa, ad oriente, e di Palermo a occidente. Infatti era ovvio che senza porti di grande capacità non si potevano rifornire tutte le divisioni necessarie per la conquista della Sicilia¹⁰.

Alla fine fu stabilito in via definitiva che nel primo giorno dell'invasione (D-day) sarebbero state contemporaneamente impiegate cinque forze da sbarco britanniche e tre americane, queste ultime salpate dai porti della Tunisia. Due delle forze britanniche, provenienti dal Medio Oriente, denominate Acid North e Acid South, dovevano sbarcare ad Avola, per poi procedere alla cattura di Siracusa ed Augusta. Una terza forza proveniente dal Medio Oriente (Bark North), insieme ad una quarta imbarcata a Malta (Bark Middle) e ad una quinta proveniente dal Regno Unito (Bark West), dovevano prendere terra su ambedue i lati di Capo Passero con il duplice compito di catturare l'aeroporto di Pachino e di appoggiare l'azione delle forze sbarcate ad Avola. La più potente delle forze americane (Cent Force) doveva sbarcare a Capo Scaramia e prendere subito possesso dell'aeroporto di Comiso. La forza sbarcata a Gela (Dime Force) aveva come immediati obiettivi gli aeroporti di Ponte Olivo e Biscari, mentre quella denominata Joss Force doveva catturare il porto di Licata e la vicina spiaggia, le cui caratteristiche erano state giudicate particolarmente idonee per l'atterraggio dei mezzi da sbarco. L'assalto alle spiagge sarebbe stato preceduto da attacchi notturni di truppe paracadutiste lanciate su selezionati e strategici obiettivi nell'immediato retroterra¹¹.

9 Headquarters Northwest African Air Forces, May 1943, "Plan for employment of Northwest African Air Forces and attached Air Forces in Operation Husky", Annexure A, AFHRA A-6192.

10 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p.3, AFHRA A-6202.

11 Headquarters Northwest African Air Forces, May 1943, "Plan for employment of Northwest African Air Forces and attached Air Forces in Operation Husky", Annexure A, Outline of the Assault Plans, AFHRA A-6192.

La pianificazione delle operazioni aeree

Dal programma delle operazioni previste per il D-Day, risulta evidente che la metà delle forze da sbarco era praticamente destinata all'occupazione di quattro aeroporti, col preciso ordine di portarla a termine nel più breve tempo possibile onde consentire lo spostamento in Sicilia di reparti da caccia per assicurare la difesa aerea locale e per fornire l'appoggio tattico delle truppe. Il numero e la forza dei reparti, che si potevano trasferire subito sull'isola, erano limitati dalla capienza degli aeroporti ed ovviamente dalla capacità delle truppe di garantirli contro eventuali contrattacchi. Il tutto dipendeva anche dalla rapidità con cui i campi sarebbero stati rimessi in efficienza dai distaccamenti del genio aeronautico inviati al seguito delle truppe. Alcune delle unità aeree, scelte per essere trasferite sui campi siciliani, sarebbero state spostate prima del D-Day sugli aeroporti di Malta, dove avrebbero operato durante la fase preparatoria dell'invasione. Nello stesso periodo altri reparti sarebbero intervenuti dalle basi appositamente approntate in Tunisia sinché non fosse stato possibile trasferirli sugli aeroporti catturati in Sicilia. La realizzazione dei piani relativi allo spostamento di reparti aerei sulle basi siciliane catturate venne dichiarata di vitale importanza, *“poiché le sortite della caccia che avrebbero potuto essere fatte da Malta e dalla Tunisia non avrebbero potuto offrire una forte protezione alle forze da sbarco sinché gli aeroporti siciliani non fossero stati catturati e messi in funzione”*¹².

Tutte le unità aeree rimaste nel Nord Africa francese dovevano essere utilizzate, insieme a quelle di Malta e del Medio Oriente, al massimo delle loro possibilità durante la fase preparatoria, eseguendo le operazioni appositamente studiate per indebolire la resistenza del nemico. Altre operazioni su larga scala sarebbero state lanciate dalla Gran Bretagna dai bombardieri della VIII Air Force e del Bomber Command contro obiettivi nevralgici in Germania ed Italia allo scopo aiutare indirettamente l'Operazione Husky. Si prevedeva che questi pesanti attacchi contro la rete di comunicazioni avrebbero costretto il nemico a disperdere le proprie forze aeree difensive¹³. Dopo una accurata analisi delle possibilità della Luftwaffe, che si rivelò poi esatta, gli estensori del piano aereo formularono l'ipotesi che l'impegno per contrastare le incursioni strategiche sul suo territorio metropolitano, assommato a quello richiesto dal fronte russo, avrebbe imposto all'arma aerea tedesca uno sforzo superiore ai suoi mezzi, e pertanto essa non avrebbe potuto inviare nel Mediterraneo i rincalzi necessari affinché i suoi reparti rimanessero un importante fattore nella imminente battaglia per la Sicilia¹⁴.

Con un provvedimento che dimostrava l'elevato spirito di cooperazione esistente fra le forze degli Alleati, fu costituito un comando unificato (Task Air Force Command) col preciso compito di realizzare gli obiettivi fissati dal Piano Aereo dell'Operazione Husky. Il nuovo comando era responsabile del coordinamento fra le Northwest African Air Forces, la RAF del Medio Oriente, la IX Air Force USAAF e la RAF di Malta. La direzione fu affidata al capo del Mediterranean Air Command, l'Air Marshal Sir Arthur Tedder, che come responsabile dell'intero teatro d'operazioni mediterraneo aveva sotto il suo comando tutte le forze aeree mobilitate per Husky, ovvero le NAAF, il Mediterranean Air Transport Service, gli Air Headquarters di Malta (comandante l'Air Vice Marshall Park), le forze aeree di Gibilterra (controllate dallo stesso Tedder) e del Medio Oriente (comandante l'Air Chief Douglas) ed il IX Bomber Command (maggior generale Lewish H. Brereton).

Il maggior generale Carl Spaatz, comandante delle North African Allied Forces, da cui dipendevano

12 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIII, p.20, AFHRA A-6202.

13 Headquarters Northwest African Air Forces, May 1943, "Plan for employment of Northwest African Air Forces and attached Air Forces in Operation Husky", Annexure A, AFHRA A-6192. Vedi anche: id. c.s. "Outline Air Plan, Part I - Operational", para 20.

14 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 7, "Operational requirements and NAAF Air Plan for Operation Husky", p.4, AFHRA A-6192.

le forze tattiche e strategiche ed il Coastal Command, stabilì il suo quartiere generale a La Marsa (Tunisi), accanto a quello di Tedder. Per facilitare il controllo delle operazioni gli staff dei due comandi si fusero in un unico staff combinato. A loro volta le forze aeree tattiche e strategiche ed il Coastal Command installarono i loro quartieri generali accanto al posto di comando di Tedder¹⁵.

L'organizzazione dell'azione di comando fu improntata alla massima duttilità onde utilizzare i reparti al meglio delle loro possibilità, facendo nello stesso tempo fronte alle improvvise esigenze. Una volta fissate le linee generali del piano aereo, si stabilì di permettergli un certo grado di libertà, non appesantendolo con i dettagli dei piani delle operazioni navali e terrestri, che avrebbero finito per disperdere i reparti fra i vari settori di sbarco. Di conseguenza venne ribadito il concetto che la forza aerea doveva rimanere unita sotto un solo comando allo scopo di assicurarne la massima flessibilità di impiego¹⁶. Tale importante decisione fu chiarita e confermata al comandante delle forze aeree tattiche con le seguenti istruzioni: *"Le forze sotto il vostro comando, che non sono comprese nella Air Task Force, devono essere impiegate in modo tale da fornire nel massimo modo possibile la loro assistenza all'assalto sulla Sicilia ed alle successive operazioni delle forze di terra. L'iniziale spiegamento sarà comunque quello indicato nelle sue linee generali nel Piano d'Operazioni delle NAAF. Compiti specifici, particolarmente durante la fase preparatoria, possono essere a voi assegnati da questo Quartiere Generale. Unità delle forze aeree strategiche possono anche essere poste sotto il vostro controllo operativo per periodi e compiti specifici, e parimenti unità della Tactical Air Force possono essere messi sotto il controllo operativo del generale comandante la Strategic Air Force, o dell'ufficiale comandante la Coastal Air Force, se le circostanze richiedono una tale azione"*¹⁷.

Inoltre, allo scopo di coordinare con la massima tempestività le operazioni tattiche a favore delle Task Forces occidentali ed orientali, tutte le unità di base a Malta furono messe agli ordini dell'ufficiale RAF comandante le operazioni aeree di Malta (RAF Air Officer Commanding). Questa disposizione consentì che il grosso della forza aerea fosse impiegata così come richiesto dalla situazione contingente e dalla eventuale reazione del nemico. Naturalmente il RAF AOC di Malta dipendeva dal comandante della NATAF (forze aeree tattiche) per le questioni di carattere generale¹⁸. I comandi navali e quelli dell'esercito non ebbero nessuna assicurazione circa il supporto che avrebbero potuto ricevere nell'aerea della battaglia durante il D-day, poiché nel primo giorno dell'invasione il primo compito dell'aviazione era la distruzione delle forze aeree nemiche. Fu inoltre stabilito che ai vari settori della battaglia non sarebbe stata assegnata una quota fissa di aerei, poiché essi dovevano rimanere tutti a disposizione del comandante in capo, che li avrebbe amministrati in relazione alla situazione emergente¹⁹.

Oltre a questa riorganizzazione appositamente studiata per snellire ed ottimizzare l'azione di comando, e per utilizzare nello stesso tempo le forze aeree al massimo del loro rendimento, venne anche disposta anche una serie di trasferimenti per rinforzare le NAAF, prelevando reparti dal Medio Oriente, dalla Gran Bretagna e dagli Stati Uniti.

Tre gruppi di caccia su P-40 (57th, 79th e 324th F.G.) e due di bombardieri medi su B-25 (12th e 34th B.G.)

15 "RAF narrative, The Sicilian Campaign June - August 1943", Outline Air Plan, p.25 AFHRA 23364. "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 7, Headquarters Northwest African Air Forces, May 1943, "Plan for employment of Northwest African Air Forces and attached Air Forces in Operation Husky", Annexure A, AFHRA A-6192.

16 Craven & Cate, op. cit. Vol. II, p. 445.

17 Directive to the Officer Commanding the North West African Tactical Air Force for Operation Husky, Annexure L to: "Plan for employment of Northwest African Air Forces and attached Air Forces in Operation Husky", annex 7 of "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", AFHRA A-6192. Una tale azione di comando è paragonabile a quella che per tutta la durata della guerra permise alla Wehrmacht di formare rapidamente gruppi di combattimento composti da elementi di varie armi e reparti per fronteggiare improvvise situazioni di emergenza.

18 Craven & Cate, op. cit. Vol. II, p.444.

19 History of the Twelfth Air Force, chap. XIII p.29, AFHRA A-6202.

appartenenti alla IX Air Force lasciarono le loro vecchie basi libiche per passare provvisoriamente alle dipendenze della XII Air Force, le cui basi in Tunisia ed Algeria erano più prossime alla Sicilia e quindi compatibili col raggio d'azione dei P-40 e dei B-25. La componente da bombardamento strategico della IX Air Force fu potenziata aggiungendo ai due gruppi originari di bombardieri pesanti (B.G. 376th e 98th) i B.G. 44th ed il 93rd temporaneamente ceduti dalla VIII Air Force. Il 27 giugno, esattamente il giorno del suo arrivo dalla Gran Bretagna, il 44th B.G. prese parte insieme al 389th BG al bombardamento degli aeroporti di Kalamaki ed Eleusis, dove furono colpiti fabbricati, piste ed aerei²⁰.

Il 99th B.G. della XII A.F. fu rinforzato da un nuovo Squadron di B-17 (B.G. 347th) trasferito in volo direttamente dagli USA, mentre il Group.205 da bombardamento notturno della RAF praticamente triplicò le sue forze con l'arrivo dalla Gran Bretagna di sette squadrons di bombardieri Wellington ed uno di Halifax (il No.462)²¹. Nonostante questi cospicui rinforzi Eisenhower esercitò forti pressioni per ottenere il temporaneo trasferimento dall'Inghilterra al Mediterraneo di alcuni gruppi di B-17 della Eighth Air Force, ricevendo un rifiuto dal CCS (Combined Chiefs of Staff), che respinse anche altre sue richieste alternative per potenziare la Northwest African Strategic Air Force²². Tuttavia a fine giugno Eisenhower aveva ottenuto il 389th BG da bombardamento pesante, strappandolo alla riluttante Eighth Air Force.

La responsabilità di proteggere i convogli della forza d'invasione dagli attacchi aerei e subacquei fu razionalmente divisa, affidando alle NAAF i convogli che salpavano dai porti del Nord Africa francese e quelli provenienti da Gibilterra, mentre alla RAF del Medio Oriente furono affidati quelli in arrivo dal Mediterraneo Orientale. Fu tuttavia previsto che le NAAF avrebbero dato una certa assistenza ai convogli in prossimità delle coste siciliane²³.

Il problema di assicurare una forte copertura di caccia alle forze navali d'attacco ed ai contingenti sbarcati nei primi giorni dell'assalto fu risolto sfruttando al massimo le possibilità offerte dalle isole di Malta, Gozo e Pantelleria, che, essendo a poche decine di miglia dalle zone di sbarco, furono scelte come base per i reparti equipaggiati con caccia a minore autonomia, come i P-40 e gli Spitfires. Invece i reparti dotati di caccia con maggiore raggio d'azione, come i Lightning, continuarono ad operare dalle basi della zona di Capo Bon.

Essendo giudicato improbabile un intervento della flotta da battaglia italiana, a partire dalla fine di maggio la RAF spostò i bombardieri Baltimore dello Sqn.69 e gli aerosiluranti Albacore, Beaufort e Wellington degli Sqn. 821, 39 e 458 da Malta all'Africa, affinché i congestionati aeroporti dell'isola potessero accogliere i caccia ed i caccia bombardieri necessari per le operazioni aeree preparatorie, ed inoltre fornire la copertura aerea e l'appoggio tattico durante le prime fasi dell'assalto²⁴. Nello stesso periodo cominciò il progressivo trasferimento a Malta di sedici squadrons di Spitfires della RAF e della SAAF (Wings 322, 324, 244, Sqn. 48) e di un mezzo squadron polacco. Nella seconda metà di giugno, ai caccia notturni già dislocati a Malta, fu aggiunta anche la metà dello Squadron 600 equipaggiato con Beaufighter da caccia notturna. Gli ultimi Beufighter dello Sqn. 600 arrivarono ai primi di luglio, seguiti qualche giorno dopo il D-Day da undici squadrons di P-40 e Kittyhawk, che arrivarono appena gli spostamenti dei caccia dai campi di Malta a quelli siciliani furono completati, lasciando così posti disponibili sui campi dell'isola.

20 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945. . Sebbene contrattaccati da caccia tedeschi i due Bomb Groups non dichiararono perdite, mentre i loro mitraglieri rivendicarono la distruzione di sette degli attaccanti

21 "Order of Battle of The Northwest Strategic African Air Forces", in "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 7, AFHRA A- 6192.

22 Craven & Cate, op. cit. Vol.II, p. 494.

23 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIII, p.19.AFHRA A-6202.

24 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 7, "Operational Requirements and NAAF Air Plan for Operation Husky", Annexure F Sheet 2, AFHRA A-6192.

Secondo i programmi stabiliti dal piano aereo di Husky, il complesso giro dei trasferimenti dei caccia dall'Africa a Malta doveva essere completato tre giorni prima dell'invasione²⁵. In precedenza Malta non aveva mai dovuto ospitare così tanti aerei, pertanto i campi esistenti furono ampliati, mentre, sfruttando le residue possibilità offerte dall'isola di Gozo, un reparto del genio americano costruì nuove piste d'atterraggio per gli Spitfires del 31st Fighter Group (USAAF).

Nell'isola, che da fortezza assediata era divenuta la base avanzata per un assalto di inusitate proporzioni, furono ammassate le enormi quantità di materiali e carburanti occorrenti per rifornire e mantenere al più alto livello l'efficienza operativa di oltre quattrocento aerei. I depositi raggiunsero dimensioni imponenti poiché il piano d'operazioni prevedeva per ogni caccia almeno due sortite al giorno. Era quindi imperativo per ogni reparto disporre del personale e dei ricambi per assicurare la piena efficienza di almeno il 75% degli aerei in carico²⁶. Comunque, a questo problema si era aggiunto anche quello di mantenere in piena efficienza gli squadrons di caccia diurni e notturni che, secondo i piani prestabiliti, avrebbero dovuto trasferirsi sui campi siciliani appena questi fossero stati sicuri e nuovamente utilizzabili. Naturalmente la fase più critica era quella del trasferimento, quindi fu deciso di adottare un particolare sistema di gestione dei pezzi di ricambio e di organizzare il personale di terra in due scaglioni, uno dei quali doveva prestare la sua opera sul campo di arrivo, mentre l'altro avrebbe continuato a lavorare su quello di partenza, sintantoché l'intero spostamento sulla nuova base siciliana non fosse stato completato²⁷. Un particolare provvedimento fu preso onde contenere al minimo le eventuali perdite dei rifornimenti destinati ai reparti, che dovevano operare sulle basi aeree da conquistare nei primi giorni dell'assalto. I carburanti, l'ossigeno, i pezzi di ricambio, le munizioni ed altri materiali furono suddivisi in piccoli lotti ripartiti su vari convogli della prima ondata²⁸.

L'invio a Malta dello Squadron 600 equipaggiato con Beaufighters Type VI F dotati di radar A.I. Mk.IV potenziò notevolmente la caccia notturna, che poi ebbero un ruolo essenziale nella difesa delle task force e dei porti siciliani subito dopo la loro conquista, rendendo estremamente costosi gli attacchi dei bombardieri italo tedeschi²⁹. I reparti della caccia notturna in azione durante il D-Day furono, oltre al già citato Squadron 600, un flight (sei apparecchi) dello Squadron 108 con Beaufighters Type VI F equipaggiati col più recente radar A.I. Mk.VIII, lo Squadron 23. ed un flight dello Squadron 256 ambedue su Mosquito Type XII con radar A.I. Mk.VIII, per un totale di circa trentasei bimotori da caccia notturna sui centotrentadue disponibili nel settore mediterraneo³⁰. Un altro squadron di caccia notturni (il No.255), operò invece da una base tunisina, assicurando la difesa dell'area di Palermo appena questa ed il suo importante porto furono occupati dalla 5^a Armata di Patton. Il 26 luglio, dopo il trasferimento a Gerbini dei Beaufighters dello Squadron 600 lo spazio, reso disponibile a Malta, fu occupato dallo Squadron 219, che con i suoi Beaufighters Type VI F dotati di radar Mk. A.I.VIII fece salire ad una settantina il nume-

25 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 7, "Plan for employment of Northwest African Air Forces and attached Air Forces in Operation Husky", Annexure F, Sheet 3, AFHRA A-6192.

26 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 7, Appendix G to Air Plan, "Husky maximum Scale of Fighter and bomber effort with resources available", AFHRA A-6192.

27 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 7, "Plan for employment of Northwest African Air Forces and attached Air Forces in Operation Husky", Annexure C Plan for the formation and deployment of the Air Task Force for Operation Husky", p.1, AFHRA A-6192.

28 Craven & Cate, op. cit. Vol.II p.445.

29 A.I. (Airborne Interception) n.d.A.

30 History of the Twelfth Air Force, chapter XIV, note #80, AFHRA A-6202. Vedi anche "RAF narrative, The Sicilian Campaign June - August 1943", Appendix 2, Order of Battle, Mediterranean Air Command, 10 July 1943, AFHRA microfilm 23364.

ro dei caccia notturni impegnati in operazioni notturne sulla Sicilia e sull'Italia Meridionale³¹. Invece i Beaufighters degli Squadrons 414th e 415th da caccia notturna dell'USAAF inquadrati nella Coastal Air Force rimasero in Nord Africa per proteggere i porti ed i convogli in navigazione dagli attacchi dei bombardieri e degli aerosiluranti italo tedeschi.

A Pantelleria l'incredibile cattura dell'aeroporto praticamente intatto aveva permesso all'USAAF di disporre in tempi brevissimi di una eccellente base per i P-40 del 33rd Fighter Group e per i suoi veloci ricognitori tattici P-51-2NA del 111th Observation Squadron. Pertanto questi due reparti ebbero la possibilità di dare subito un prezioso contributo alla fase preparatoria dell'invasione. In particolare i P-40 del 33rd Fighter Group ebbero un ruolo di grande importanza nei primi giorni dell'invasione, fornendo la copertura aerea alle forze d'attacco Dime Force e Joss Force sbarcate sulle spiagge fra Gela e Licata. L'importanza delle isole di Pantelleria, Malta e Gozo per il successo dell'Operazione Husky può essere misurata dal fatto che, al momento dell'invasione, sui loro aeroporti erano schierati trentotto squadrons per un totale di circa seicentoseventanta aerei di prima linea³². Una massa di caccia e caccia bombardieri che da sola superava otto volte i caccia ed assaltatori italo tedeschi sopravvissuti ai devastanti attacchi sui campi siciliani³³. Comunque questa superiorità divenne ancora più schiacciante, quando ad otto giorni dallo sbarco fu inaugurata la quarta fase del piano aereo. Sui campi siciliani appena conquistati arrivarono quindici squadrons e mezzo di Spitfires della RAF, un group (tre squadrons) di Spitfires dell'USAAF, un group di P-40 dell'USAAF, due groups (otto squadrons) di caccia bombardieri in picchiata A-36, uno squadron americano di P-51 da osservazione tattica, uno squadron britannico di Spitfires da ricognizione tattica e due mezzi squadrons di Beaufighter britannici da caccia notturna³⁴.

La cattura degli aeroporti di Sciacca, Trapani - Milo, Borizzo e Palermo, prevista entro i quattordici giorni successivi al D-Day, avrebbe messo nelle loro mani aeroporti su cui era possibile trasferire, oltre ad un numero addizionale di caccia, anche reparti di bombardieri leggeri³⁵. I rifornimenti dei materiali d'uso e consumo occorrenti per alimentare l'attività di questi nuovi reparti vennero distribuiti fra i convogli d'assalto e quelli delle ondate successive, calcolando i quantitativi necessari per garantire la loro autonomia operativa sino al D-Day + 28, ovvero sino al 7 agosto. Dopo tale data i reparti avrebbero dovuto ricevere i rifornimenti attraverso i "normali canali"³⁶, ovvero tramite i porti conquistati.

In conformità al piano definitivamente approvato da Tedder ai primi del mese, il 13 maggio il luogotenente generale Carl Spaatz comunicò ai dipendenti comandi delle NAAF i principali obiettivi e le modalità per conseguirli³⁷. Doveva essere data priorità alla distruzione od almeno alla neutralizzazione delle forze aeree nemiche. In ordine di importanza seguivano la preparazione e l'assistenza dell'assalto, l'appoggio alle operazioni navali, la protezione dei convogli, il lancio di truppe aerotrasportate, gli attacchi al naviglio ed alle forze navali del nemico, la protezione dagli attacchi aerei del Nord Africa e delle aree siciliane catturate ed infine l'esecuzione di operazioni diversive appositamente studiate per tenere il

31 Nei loro piani gli Alleati avevano previsto un adeguato supporto tecnico degli Squadrons notturni onde mantenere al 75% la percentuale degli aerei giornalmente efficienti, per ognuno dei quali erano previste mediamente una sortita e mezza ogni notte, AFHRA roll A-6192, frame 1209.

32 History of the Twelfth Air Forces, chapt.XIII p.44. AFRHA A-6202.

33 Vedi RAF narrative The Sicilian Campaign June August 1943, Appendices 3 and 4 "German Air Force Order of Battle Mediterranean Theatre 10 May to 10 July 1943, Italian Air Force strenght, 18 May to 9 July (le situazioni e gli ordini di battaglia delle forze aeree dell'Asse sono stati tratti da documenti originali tedeschi ed italiani catturati) AFRHA 23364. Crf anche con tabelle negli Allegati all'opera.

34 History of the Twelfth Air Forces, chapt.XIII p.22. AFRHA A-6202.

35 History of the Twelfth Air Forces, chapt.XIII p.23. AFRHA A-6202.

36 History of the Twelfth Air Forces, chapt.XIII p.26. AFRHA A-6202.

37 Il piano delle operazioni aeree di Husky fu siglato da Spaatz il 13 maggio 1943. "Plan for employment of Northwest African Air Forces and attached Air Forces in Operation Husky", Annexure A, AFHRA A-6192.

più possibile disperse le forze aeree nemiche³⁸.

Il ciclo delle operazioni aeree era stato diviso in quattro fasi principali, di cui la prima riservata alla preparazione dell'assalto, la seconda allo sbarco, la terza e la quarta rispettivamente alla penetrazione nell'interno ed alla conquista, prima dell'aerea di Catania e poi dell'intera isola. Nei sette giorni precedenti il D-Day i principali sforzi dell'aviazione sarebbero stati prevalentemente diretti contro le forze aeree dell'Asse, per indebolirle sino a renderle incapaci di opporre una seria resistenza agli sbarchi. Gli aeroporti tedeschi sarebbero stati gli obiettivi preferenziali, ma anche quelli italiani *"avrebbero dovuto ricevere qualche attenzione"*³⁹. In testa all'elenco degli aeroporti da attaccare, stilato in maggio sulla base delle più aggiornate situazioni rilevate dalla ricognizione fotografica, furono collocate le dodici principali basi aeree della Sicilia, con Catania al primo posto, seguita dal complesso dei sette campi satellite di Gerbini, indi da Comiso e da Trapani Milo. In testa all'elenco erano i campi utilizzati soprattutto dai caccia e dagli assaltatori tedeschi. Agli ultimi posti c'erano Biscari, Palermo, Pachino e Licata, ovvero i campi esclusivamente utilizzati da caccia italiani. La lista era completata da sette aeroporti sardi (Elmas, Alghero, Villacidro, Decimomannu, Monserrato, Milis, Oristano) e da quattro continentali (Reggio Calabria, Bari Palese, Napoli Capodichino e Taranto Grottaglie). Più accurate ricognizioni sulla Sicilia individuarono diciannove aeroporti principali, più una dozzina di campi d'atterraggio di minore importanza⁴⁰. Secondo i programmi operativi, i reparti aerei avrebbero potuto entrare in azione dall'aeroporto di Pachino a partire dal 12 luglio, mentre altri sarebbero entrati in azione da Ponte Olivo, Biscari e Comiso fra il 13 ed il 14. Comunque era tassativo impedire, entro il 14 luglio, l'utilizzazione da parte del nemico degli aeroporti di Catania e Gerbini. Infine, se le operazioni avessero avuto un andamento favorevole, i medesimi aeroporti avrebbero dovuto essere catturati e rimessi in efficienza per i caccia fra il 16 od il 17 luglio. A quella data, la superiorità aerea anglo americana sull'aerea di battaglia sarebbe stata assoluta ed avrebbe costretto gli aerei dell'Asse ad agire solo nelle ore notturne.

Il compito di ridurre drasticamente le residue possibilità delle forze aeree dell'Asse della Sicilia, non aveva comunque lasciato in secondo piano il sistema di comunicazioni marittime, aeree e terrestri per il cui tramite le truppe italo tedesche ricevevano i rifornimenti necessari per la difesa dell'isola. Fu pertanto programmata una serie di attacchi sui porti di Palermo, Messina e Catania, la cui frequenza ed intensità sarebbe stata di volta in volta determinata in base alle informazioni fornite dalle ricognizioni fotografiche e da *"altre fonti d'intelligence"*. Di conseguenza nei sette giorni precedenti il D-Day sarebbero stati intensificati gli attacchi aerei notturni contro gli impianti marittimi di Messina e la linea ferroviaria Napoli - Reggio Calabria, se si fosse osservato su quest'ultima un incremento del traffico. Naturalmente gli scali ferroviari di Napoli rimanevano sempre l'obiettivo privilegiato dei bombardieri pesanti della IX Air Force e degli Wellington dei reparti notturni. Venne previsto di incrementare i raids diurni dei cacciabombardieri di Malta contro i treni ed i mezzi di comunicazione in Sicilia e Calabria, dato che questi attacchi si erano rivelati assai efficaci⁴¹.

38 History of the Twelfth Air Forces, chapt.XIII p.16. AFRHA A-6202.

39 The Twelfth Air Forces in the Sicilian Campaign, Annex 7, AFRHA A-6192.

40 Craven & Cate, op. cit. Vol.II, p. 435.

41 "The Twelfth Air Force in The Sicilian Campaign", Annex 7, "Operational requirements and NAAF Air Plan for Operation Husky", p.5, AFHRA A-6192.

Capitolo XI

Situazione politico-strategica e piani difensivi dell'Asse

Una alleanza al tramonto

I piani Alarich e Konstantin e le speranze di una pace separata

Il dilemma Sardegna - Sicilia

La situazione della Sicilia



Convegno di Klessheim. (7-10 aprile 1943). I due dittatori dell'Asse con i più alti gradi militari italiani e tedeschi. Invano Mussolini tentò di convincere Hitler della centralità del settore mediterraneo rispetto a quello dell'est, concentrando nel primo le migliori forze soprattutto quelle aeree (collezione Ferdinando Pedriali)..

Una alleanza al tramonto

Difendersi è molto più difficile che attaccare, soprattutto quando il nemico è più forte e le sue intenzioni sono ignote ai difensori. Questa era la situazione che sino quasi all'ultimo istante aveva angustiato italiani e tedeschi, tenendoli nell'assoluta incertezza sul "dove, come e quando" gli Alleati avrebbero vibrato il colpo. Il comando supremo della Wehrmacht era fermamente convinto che l'attacco più potente sarebbe stato sferrato contro i Balcani, che pertanto aveva rinforzato con ingenti forze aeree e di terra, mentre avrebbe dovuto più utilmente inviarle in Italia¹.

L'errata valutazione dell'Alto Comando tedesco circa le intenzioni degli alleati era stata rafforzata da una abile operazione di depistaggio convenientemente preparata dai servizi britannici, il cui nome in codice era "Mincemeat" (Carne tritata). Il 30 aprile sulla spiaggia di Huelva (Spagna), era stato rinvenuto il cadavere di un presunto ufficiale britannico con una cartella di documenti legata al polso con una catenella. Nove giorni dopo una copia fotografica del contenuto di quella cartella era arrivata sui tavoli dello Stato Maggiore della Wehrmacht, che vi aveva riconosciuto i particolareggiati piani di un massiccio sbarco in Sardegna, attuato in contemporanea con una azione diversiva contro la Sicilia e con uno sbarco secondario nel Peloponneso². Il 12 maggio, Kesselring era stato informato dall'OKW che, secondo una fonte assolutamente attendibile, risultava che nell'immediato futuro il nemico avrebbe tentato *"uno sbarco su grande scala nel Mediterraneo orientale ed occidentale"*³. La stessa informazione era stata passata anche al grande ammiraglio Karl Dönitz, che era a Roma per sondare le reazioni di Mussolini alla caduta della Tunisia. Il 13 mattina Dönitz aveva riferito la novità a Mussolini senza citarne la fonte. Ma il Duce aveva ribadito di essere fermamente convinto che il punto più minacciato era sempre la Sicilia⁴.

L'ombra di "Mincemeat" si era invece proiettata sulle direttive che il 12 maggio Hitler aveva trasmesso a tutti i comandi interessati per orientarne la futura attività: *"In seguito all'imminente fine dei combattimenti in Tunisia è prevedibile che gli anglo americani cerchino di proseguire senza indugi le operazioni nel Mediterraneo. [...] Le seguenti località sono le più minacciate: nel Mediterraneo occidentale Sardegna, Corsica e Sicilia; in quello orientale il Peloponneso e le isole del Dodecaneso. Confido che tutti i comandi e gli uffici cui è affidata la difesa del Mediterraneo opereranno con la più stretta collaborazione e con la massima celerità per rafforzare per quanto è possibile le difese in tali zone particolarmente minacciate, nel tempo probabilmente breve che ci rimane. Le misure riguardanti la Sardegna ed il Peloponneso avranno la precedenza assoluta su tutto il resto"*⁵.

Gli unici, che Hitler aveva intenzionalmente tenuti all'oscuro sia del contenuto che della esistenza dei

1 Hitler ed i generali dell'OKW diedero eccessivo credito ai falsi documenti fatti loro arrivare dai servizi segreti britannici con l'ingegnosa Operazione "Mincemeat". A questo proposito vedi Deakin W. op. cit. p. 343.

2 Deakin W. op. cit. p. 344.

3 Deakin W. op. cit. p. 344.

4 Deakin W. op. cit. p. 345.

5 Deakin W. op. cit. p. 346.



Il generale Mario Roatta comandante le forze armate della Sicilia sino al 29 maggio 1943.



Generale Vittorio Ambrosio, nuovo Capo di Stato Maggiore Generale dal febbraio 1943. Una delle prime mosse di Ambrosio fu quella di mettere Mussolini di fronte alla cruda realtà della situazione militare.

falsi documenti, erano stati i comandi italiani. Perché - come confidò al feldmaresciallo Keitel - “*degli italiani non ci si può fidare*”⁶. Probabilmente i primi sospetti sulla lealtà dell’alleato italiano erano iniziati con la rimozione dall’incarico di Capo di Stato Maggiore Generale, il filotedesco Maresciallo Ugo Cavallero, sostituito da Mussolini col generale Vittorio Ambrosio, un militare la cui migliore dote si diceva fosse la fermezza di carattere. Comunque Ambrosio diede subito un esempio del suo carattere durante il suo primo incontro con alti esponenti germanici, fra cui il ministro degli esteri Ribbentrop ed i generali Jodl e Warlimont dell’OKW⁷. Dopo avere delineato la

poco promettente situazione in Tunisia, Ambrosio aveva manifestato l’intenzione di ritirare alcune delle 30 divisioni italiane dislocate nei Balcani per rafforzare le difese del territorio nazionale, che era quasi sguarnito poiché tutte le migliori unità italiane erano in Tunisia, nei Balcani ed in Francia. Provvedimento indispensabile, non potendo più fare alcun conto sulle grandi unità distrutte in Russia. Secondo una postuma testimonianza di Warlimont, la proposta di Ambrosio “*aveva destato i sospetti di Hitler*”⁸. A questo punto bisogna riconoscere che i sospetti di Hitler erano fondati. Infatti, come racconta il colonnello di Stato Maggiore Luigi Marchesi, stretto collaboratore di Ambrosio, il suo capo “*aveva accettato l’incarico con il preciso intento di convincere il Re e Mussolini a giungere al più presto possibile a una pace onorevole, con o senza i tedeschi*”⁹. Una delle prime mosse di Ambrosio era stata quella di mettere Mussolini di fronte alla cruda realtà della situazione militare.

Alla vigilia del già ricordato incontro di Klessheim del 7 aprile, il Capo di Stato Maggiore Generale aveva consegnato a Mussolini un lungo promemoria in cui aveva riassunto senza inutili perifrasi il suo pensiero suo e quello dei suoi collaboratori: “*È probabile che il nemico liquidi l’affare tunisino prima di intraprendere nuove azioni, ma è anche possibile che contemporaneamente o subito dopo tenti uno sbarco in Sicilia, in Sardegna, in Corsica o nella penisola balcanica. L’Alleato [tedesco] non si sente subito minacciato da un attacco alla penisola italiana e poco importerà che essa venga messa a ferro e fuoco: quindi, una volta evacuata la Tunisia non ci manderà più nulla. È invece probabile che lo interessi di più l’attacco alla penisola balcanica e quindi vi manderà reparti e mezzi. Bisogna prevenire questa valutazione dell’Alleato nei riguardi dello scacchiere Italiano insistendo perché il concorso aereo sia potenziato [...] perché ci mandi sollecitamente i carri, le armi, le artiglierie contraeree ed i materiali che abbiamo richiesto e che sono assolutamente indispensabili per opporci alla azione nemica.*”

6 Dal verbale della colloquio di Hitler col generale Keitel in data 19 maggio 1943, citato in :Deakin W. op. cit. p. 347.

7 Il generale Alfred Jodl, comandante il reparto operativo dell’Alto Comando tedesco (OKW) era uno dei più ascoltati consiglieri militari di Hitler, il generale Warlimont, vice capo di stato maggiore del reparto operativo, era il suo più stretto collaboratore (n.d.A.).

8 “United States Army in World War II - The Mediterranean Theater of Operations - Sicily and the Surrender of Italy” Center of Military History, United States Army, Washington, D.C., 1991 (in seguito cit. come “Sicily and the Surrender of Italy”) p.37.

9 Marchesi Luigi, “Come siamo arrivati a Brindisi”, Valentino Bompiani Editore, Milano 1969, p.34.

*Qualunque tentativo di sbarco sarà certamente preceduto da una massiccia, ripetuta offesa aerea contro porti ed aeroporti [...] Bisogna quindi ostacolare la predetta offensiva aerea, ciò che è solo possibile con una forte caccia, con un poderoso bombardamento dei campi nemici e con una robusta difesa contraria, oggi assai poco efficace. È per questa ragione che dobbiamo insistere sul concorso dell'Alleato in fatto d'aviazione. Nelle condizioni attuali, non possiamo ostacolare una grossa offesa aerea nemica, che scardinerà la nostra difesa, menomandone notevolmente la capacità reattiva, già bassa per insufficienza quantitativa e qualitativa di mezzi [...] Per migliorare, non risolvere, la situazione occorre che l'Alleato provveda a potenziare fortemente l'aviazione della Sicilia e della Sardegna, con ché viene a difendere, oltre che l'Italia, anche la Balcania, [provveda a] mandarci con tutta urgenza molte artiglierie contraeree, controcarri, mezzi corazzati, artiglierie ..."*¹⁰.

A questo punto, per meglio comprendere la situazione politica e militare dell'Italia poco prima dell'invasione della Sicilia, occorre ricapitolare le conclusioni del convegno di Klessheim, che fu l'ultimo degli incontri con Hitler in cui Mussolini ebbe qualche speranza di influire sull'andamento della guerra ed il futuro dell'Italia.

Ai primi d'aprile, le gravissime perdite subite in Russia e nel Nord Africa avevano intaccato le riserve strategiche dell'OKW, le cui forze non bastavano più per riprendere l'iniziativa su tutti i fronti di guerra. Nella primavera del 1943 la Germania non era ancora sconfitta, ma era dovunque sulla difensiva. Nel Nord Atlantico le vittorie della Kriegsmarine nella battaglia dei convogli cominciavano a declinare. Nel trimestre gennaio - marzo 1943 i suoi U-Boot avevano affondato ottantacinque navi al prezzo di otto unità, ma dopo il mese di aprile il rapporto fra navi affondate ed U-Boote perduti era rapidamente diminuito¹¹. Anche sul fronte aereo la situazione era mutata. L'ultima offensiva della Luftwaffe sul territorio britannico si era risolta in un colossale e costosissimo fiasco, mentre il Bomber Command britannico aveva incrementato il numero e la violenza dei suoi attacchi al territorio del Reich. Stava crescendo anche l'importanza dell'VIII Air Force, che dalle sue basi nel Regno Unito aveva cominciato a sferrare i primi attacchi diurni contro il suolo tedesco. L'inesorabile "crescendo" dei bombardamenti aerei sul Reich aveva impressionato anche l'inflessibile Paul Göbbels, il potente ministro della propaganda, che nel suo diario aveva annotato:

"16 maggio - Gli attacchi diurni dei bombardieri americani ci stanno creando straordinarie difficoltà. A Kiel le installazioni militari e tecniche della Marina hanno subito gravi danni.

*25 maggio - L'attacco notturno degli inglesi contro Dortmund è stato assai serio, forse il peggiore che sia stato sferrato contro una città tedesca. Impianti industriali e fabbriche di munizioni sono stati colpiti assai gravemente. Da ottantamila a centomila abitanti sono rimasti senza tetto"*¹².

La diminuzione degli affondamenti nell'Atlantico aveva migliorato il flusso dei rifornimenti nel Regno Unito, permettendo all'VIII AF di incrementare rapidamente il suo potenziale offensivo. Il numero dei bombardieri pesanti americani nel Regno Unito era praticamente raddoppiato fra l'inizio di marzo e la fine di maggio, passando da 350 a 700, e secondo le previsioni sarebbe arrivato ad almeno 900 unità alla fine di giugno¹³. In Russia, le audaci controffensive di von Manstein avevano ristabilito un precario equilibrio dopo la catastrofe di Stalingrado, ma - grazie alla produzione delle fabbriche oltre gli Urali ed agli aiuti anglo-americani - l'Armata Rossa si stava rafforzando ad un ritmo nettamente superiore a quello della Wehrmacht, inoltre i suoi comandi stavano acquistando sempre maggiore sicurezza e capacità di manovra.

10 "Appunto per il Duce" in AUSSME, *Diario Storico del Comando Supremo*, marzo 1943, Allegati, parzialmente riprodotto da Renzo De Felice in "Mussolini l'alleato" - Crisi ed agonia del regime - , Einaudi Tascabili - Saggi - 1996, p. 1113.

11 Fra l'aprile ed il maggio 1943 gli affondamenti erano scesi a trentotto navi, mentre nel solo periodo 25 aprile - 20 maggio le perdite dei sommergibili tedeschi sarebbero ammontate a sedici unità Warnock A. Timoty, "Air Power versus U-Boats", Air Force History and Museum Program 1999, pp. 9-10.

12 Shirer William, "Storia del III Reich", Einaudi Editore, Torino 1963, p.1088.

13 Lettera di Churchill a Roosevelt del 5 giugno 1943, riportata in "Roosevelt Churchill carteggio segreto di guerra" già cit. p.383.

L'Italia - militarmente stremata dalle tremende perdite subite in Russia ed in Africa e con la maggiore parte delle poche divisioni efficienti impegnate nella controguerriglia dei Balcani e nella sterile occupazione del mezzogiorno francese - doveva ormai dipendere quasi per intero dalle risorse militari dell'alleato germanico e di conseguenza era condannata a subirne le scelte strategiche ¹⁴.

Data la gravità della posizione italiana, alcuni ministri del nuovo esecutivo varato da Mussolini all'inizio del febbraio 1943 si erano già cautamente dichiarati a favore di una "*sollecita recessione*" dalla guerra. Il nuovo sottosegretario agli esteri Bastianini (il Duce si era ripreso il ministero degli esteri dopo la defenestrazione di Ciano) aveva fatto presente a Mussolini la necessità di "*sganciarsi dalla Germania*", ma era stato subito bloccato dalla tagliente risposta che "*quando si è in guerra si va con l'alleato fino in fondo*" ¹⁵. Un'altra sollecitazione, ancora più esplicita, era arrivata dal nuovo ministro delle Comunicazioni, Vittorio Cini. Il 3 aprile nel corso di una riunione a Palazzo Venezia, presenti i responsabili dei dicasteri militari, senza tante perifrasi Cini aveva sostenuto di fronte a Mussolini "*la necessità di trattare subito col nemico*" ¹⁶. Tre giorni dopo Mussolini ebbe un mattiniero incontro con il primo ministro ungherese Nikolaus Kallay, recatosi appositamente a Roma per convincere il Duce a "*prendere qualche iniziativa per fare cessare il conflitto*". Mussolini non si era dimostrato contrario all'appello di Kallay, ma aveva escluso una pace separata dalla Germania "*perché l'Italia non otterrebbe nulla da essa. La sua posizione non migliorerebbe, le sue prospettive non diverrebbero più favorevoli, anzi diverrebbe un campo di battaglia. Anche i tedeschi diverrebbero nemici ed il paese soffrirebbe distruzioni terribili. In ogni caso l'insistenza degli Alleati sulla resa incondizionata esclude la possibilità di un tale passo*" ¹⁷.

Prima di congedare Kallay, Mussolini gli aveva confidato che Hitler non stava inviando abbastanza aiuti per l'Africa, perché sottovalutava quel teatro d'operazioni e cercava una decisione del conflitto soltanto in Oriente. Comunque Mussolini aveva assicurato al premier ungherese che avrebbe tentato di convincere Hitler ad arrivare ad un accordo con i russi ¹⁸. Ovviamente non aveva rivelato che, dietro sue segretissime istruzioni, dal mese di febbraio la rappresentanza diplomatica italiana a Madrid stava cercando una via per sondare le intenzioni degli Alleati circa una eventuale uscita dell'Italia dal conflitto. Purtroppo l'avvio dei contatti, affidato all'ambasciatore Paulucci de Calboli, stava andando molto per le lunghe data l'esigenza di procedere con la massima cautela onde eludere la sorveglianza tedesca ¹⁹. Di questi scarsi progressi Mussolini aveva ricevuto una deludente conferma dallo stesso Paulucci de Calboli, che egli aveva convocato quattro giorni prima dell'incontro con Kallay per avere ragguagli sul procedere dell'operazione. Avendo appreso che i contatti non erano ancora stati stabiliti, il Duce aveva esortato l'ambasciatore "*siamo presi alla gola dai tedeschi, vedete di trovare una via d'uscita*" ²⁰. Una frase che racchiudeva tutto il senso di impotenza che quotidianamente tormentava Mussolini, fra l'altro afflitto anche da crescenti problemi fisici.

Nello stesso pomeriggio del 6 aprile, dopo essersi congedato da Kallay, il Duce lasciò Roma su un treno speciale diretto a Salisburgo, dove nel vicino castello di Klessheim doveva incontrarsi con Hitler. Durante tutto il viaggio Mussolini soffrì di violenti crampi allo stomaco. All'indomani i due dittatori si in-

14 Renzo De Felice, "Mussolini l'alleato" - Crisi ed agonia del regime" -, Einaudi Tascabili - Saggi - 1996, p. 1061.

15 E. Faldella, "L'Italia nella seconda guerra mondiale", Cappelli, Firenze, gennaio 1960, p.629.

16 Comunque la posizione di Cini era nota a Mussolini sino dal 3 marzo 1943, quando il neo ministro gli aveva espresso per iscritto le sue preoccupazioni circa l'estrema gravità della situazione italiana. Renzo De Felice, "Mussolini l'alleato" - Crisi ed agonia del regime" -, Einaudi Tascabili - Saggi - 1996, p. 1062, n.1.

17 Deakin W. op. cit. pp. 256-257.

18 Deakin W. op. cit. p. 257

19 Renzo De Felice, "Crisi ed agonia del regime" p. 1306.

20 Renzo De Felice, "Crisi ed agonia del regime" p. 1306. L'opera di De Felice contiene uno stringato ma esauriente resoconto di questo fallito tentativo di aprire negoziati con gli americani, che dopo avere prospettato le condizioni a funzionari dell'ambasciata di Madrid lasciarono cadere ogni ulteriore contatto.

contrarono accompagnati da un largo seguito di esperti militari e diplomatici. Data la necessità di assumere importanti decisioni per fronteggiare la deteriorata situazione del settore Mediterraneo, la delegazione italiana si era accuratamente preparata per dare il massimo appoggio alle proposte strategico politiche, che il Duce aveva già preannunciato ad Hitler con una serie di lettere personali.

In sostanza Mussolini voleva chiedere all'alleato di:

a) *chiudere il capitolo Russia. Con una pace, se questa fosse stata possibile, oppure sistemandosi a difesa dietro un imponente vallo orientale,*

b) *con i mezzi recuperati ad Est, fare fronte a Ovest per riprendere l'iniziativa passata in mano agli Alleati*²¹.

Le proposte di Mussolini furono ascoltate da un Hitler palesemente contrariato e fermo nella sua convinzione di avere ancora buone possibilità di eliminare la Russia con la prossima offensiva estiva²². Ma c'era di più.

Nel corso degli incontri risultò subito chiaro che Hitler non aveva alcuna intenzione di concedere agli alleati italiani gli ulteriori rifornimenti di materie prime ed armamenti, di cui avevano estrema necessità per rafforzare la propria capacità di resistenza. Il Führer si dimostrò invece favorevole all'invio di forti reparti tedeschi²³. Dal punto di vista italiano la conferenza di Klessheim fu un completo fallimento. L'inutilità dei suoi sforzi per spostare il centro focale della guerra dall'URSS al Mediterraneo persuase Mussolini che il potente alleato *"non aveva alcuna intenzione di impegnarsi a fondo per aiutare l'Italia"*²⁴. Pensiero peraltro ampiamente condiviso dai vertici militari italiani, soprattutto dopo i deludenti risultati di Klessheim. È abbastanza significativo a questo proposito il breve scambio di battute intercorso il 2 maggio fra il generale Roatta (allora responsabile della difesa della Sicilia) ed Ambrosio durante una riunione presso il Comando Supremo:

Roatta : *"I nostri alleati conoscono bene la nostra situazione. Contro un'azione di sbarco noi possiamo fare solo una onorevole resistenza, ma non abbiamo la possibilità di ricacciare l'avversario. Dato questo c'è da domandarsi perché l'alleato non pensi a darci i mezzi per potenziare la difesa.*

Ambrosio: *"Il problema è stato trattato senza esito nei colloqui di Salisburgo e questo stato di fatto rientra nel quadro di quella euforia che fa considerare redditizia l'offensiva in Russia"*²⁵.

Il 6 maggio, mentre in Tunisia stava franando la resistenza del Gruppo Armate d'Africa, Kesselring informò Mussolini che per ordine di Hitler la Panzer Division della Luftwaffe "Hermann Göring" sarebbe stata ricostituita ed inviata in Sicilia. Il 10 maggio Ambrosio accettò l'ingresso in Italia delle divisioni 90^a e 15^a Panzer Grenadier - da dislocare rispettivamente in Sardegna e Sicilia e della 16^a Panzer che sarebbe andata nell'Italia meridionale. Nel frattempo Hitler si era sempre più convinto che la prossima mossa de-

21 Renzo De Felice, "Mussolini l'alleato" - Crisi ed agonia del regime" -, Einaudi Tascabili - Saggi - 1996, p. 1298.

22 L'offensiva, sferrata in luglio nel settore di Kursk contro il parere dei più esperti comandanti tedeschi, si risolse in un completo insuccesso che indebolì irreversibilmente la Wehrmacht (N.d.A.).

23 Renzo De Felice, "Mussolini l'alleato" - Crisi ed agonia del regime" -, Einaudi Tascabili - Saggi - 1996, p. 1137.

24 Renzo De Felice, "Mussolini l'alleato" - Crisi ed agonia del regime" -, Einaudi Tascabili - Saggi - 1996, p. 1300. Circa gli esiti della conferenza di Klessheim R. De Felice cita una interessantissima serie di documenti e testimonianze dirette, dalle quali risulta chiaro che Mussolini non era più in grado di fare valere le proprie ragioni con lo strapotente e fanatico alleato. Comunque a Klessheim Mussolini commise l'imperdonabile errore di trascurare la salvezza almeno degli uomini, se non quella dei materiali, intrappolati in Tunisia dove essi avrebbero finito per soccombere allo strapotere Alleato. Il Duce era infatti convinto che una resistenza ad oltranza sarebbe servita a trattenere tre armate angloamericane (Renzo De Felice, "Crisi ed agonia del regime" p. 1114). Non si comprende però quale utilità pratica avrebbe avuto il guadagno di un breve lasso di tempo, mentre la salvezza di decine di migliaia di sperimentati combattenti, ancora possibile a metà aprile, avrebbe avuto un grande valore nella organizzazione della difesa della Sicilia e persino della stessa penisola italiana contro l'invasione tedesca, nel momento in cui si sarebbe verificata l'inevitabile resa agli Alleati (N.d.A.).

25 Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, "Verbal delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.122.

gli alleati sarebbe stata diretta contro i Balcani, la cui perdita avrebbe avuto conseguenze incalcolabili per la Germania, dato che dalla regione provenivano i cospicui e vitali rifornimenti di petrolio, rame, cromo e bauxite indispensabili per l'industria bellica e per le forze armate tedesche.

Sicuramente sia il Führer che i suoi generali stavano sopravvalutando le reali possibilità offensive degli Alleati e soprattutto la loro audacia. Infatti, nonostante l'appoggio delle navi portaerei e delle basi del Medio Oriente, una grande operazione di sbarco nei Balcani non avrebbe potuto avere una forte protezione aerea: condizione indispensabile ed abituale per ogni mossa offensiva anglo americana. Questa protezione poteva invece essere fornita nella necessaria misura dalle basi aeree della Tunisia e di Malta, qualora il suo obiettivo fosse stato la Sicilia oppure la Sardegna. Dopo la cattura di Pantelleria e delle isole Pelagie, l'invasione della Sicilia avrebbe avuto un appoggio aereo molto migliore di quella della Sardegna. Pertanto le probabilità di uno sbarco in Sicilia erano assai maggiori. Persino Kesselring riconobbe che non c'erano *"più dubbi sull'obiettivo dell'invasione"*²⁶. Ma a metà del giugno 1943 le opinioni del "sorridente Albert" non erano ancora molto rispettate da Hitler.

Data la preminenza accordata al fronte russo, l'Alto Comando tedesco non prese neppure in considerazione l'ipotesi di trasferire nel Mediterraneo una aliquota dei numerosi reparti aerei schierati sul fronte orientale per appoggiare l'operazione "Zitadel". Operazione, che dopo essere stata più volte rinviata, fu scatenata cinque giorni prima dell'invasione della Sicilia. A peggiorare la situazione si era aggiunto il dilemma Sardegna - Sicilia, che contribuì ad indebolire le possibilità di difesa in ambedue le isole, inducendo l'Asse ad assumere un dispersivo schieramento delle poche forze aeree e terrestri del settore italiano. Infine non c'era da contare sul concorso della Regia Marina per difendere le due isole, data la manifesta schiacciante superiorità delle forze navali nemiche. Inoltre data la difficoltà di assicurare una adeguata copertura aerea, l'intervento della flotta da battaglia italiana era stato categoricamente escluso fuori dal Tirreno, pertanto c'erano in lizza solo i sommergibili e le unità leggere.

I piani Alarich e Konstantin e le speranze italiane per una pace separata

Alla fine di maggio la diffidenza di Hitler verso gli italiani era aumentata, soprattutto perché si era reso conto che la posizione di Mussolini si era indebolita. Al peso delle sconfitte militari si era aggiunto lo scontento del popolo italiano, evidenziato dai primi scioperi nelle grandi industrie del Nord. Pertanto il Führer aveva ordinato all'OKW di completare la redazione del piano "Alarich", la cui prima bozza era stata preparata all'inizio del mese. Il nome del re visigoto, che aveva invaso l'Italia e saccheggiato Roma nel V secolo dopo Cristo non era stato scelto a caso. Infatti il piano prevedeva l'esautorazione delle autorità italiane e la subordinazione delle loro forze armate a quelle germaniche, che avrebbero assunto la responsabilità della difesa dell'Italia e dei Balcani.

L'incarico di studiare i dettagli del piano e di metterlo in esecuzione venne affidato al feldmaresciallo Rommel, che installò il suo quartiere generale a Monaco di Baviera con uno stato maggiore costituito appositamente per questo compito. L'OKW aveva promesso a Rommel quattordici divisioni, di cui sei (fra panzer e panzergrenadier) che sarebbero state distaccate dalle armate dell'Est ed altre otto appena ricostituite in Francia dopo essere state virtualmente distrutte a Stalingrado. Inoltre la Luftwaffe si era impegnata a mettere a disposizione due divisioni di paracadutisti. Le truppe dovevano essere pronte ad intervenire al primo cenno di cedimento degli italiani.

Il segreto attorno al piano "Alarich" fu mantenuto così strettamente, che per un certo tempo il feld-

26 Kesselring A. op. cit. p. 170.

maresciallo Kesselring ne fu tenuto all'oscuro, in quanto ritenuto eccessivamente italofilo²⁷. Parallelamente ad "Alarich" fu varato anche il piano "Konstantin", appositamente studiato per neutralizzare le forze armate italiane nei Balcani ed assumere il totale controllo dei territori da loro presidiati. Per inciso, "Alarich" e "Konstantin" furono gli ultimi piani militari tedeschi che ebbero un immediato e completo successo. Grazie soprattutto alla demoniaca intuizione di Hitler, che aveva preceduto di almeno tre mesi il primo serio tentativo dell'Italia di uscire da una guerra ormai irrimediabilmente perduta sul piano militare. In queste decisioni Hitler aveva trovato il più ampio consenso di tutti gli alti gradi dell'OKW, che già da tempo non nutrivano più alcuna fiducia nell'alleato italiano²⁸.

Inopinatamente la capitolazione di Pantelleria aveva fatto cadere le riserve di Ambrosio per l'ingresso in Italia di truppe tedesche. Con una decisione in aperta contraddizione con il suo proposito di svincolarsi dalla alleanza con i tedeschi, il 16 giugno il capo del Comando Supremo autorizzò l'ingresso in Italia del quartiere generale del LXXVI Panzer Corps e di altre tre divisioni (3^a Panzer, 26^a Panzer e 29^a Panzer Grenadier). Non è molto chiaro perché Ambrosio, contraddicendo la sua precedente linea di condotta, abbia consentito l'ingresso di parte delle divisioni previste dal piano "Alarich" per l'occupazione dei centri nevralgici del Nord Italia. Solo pochi giorni prima a Madrid gli incaricati del Ministero degli Esteri erano riusciti a stabilire segretamente un contatto con diplomatici americani. I sondaggi erano stati però decisamente scoraggianti. Gli Alleati esigevano la resa incondizionata e l'accettazione di una preventiva serie di umilianti clausole militari. Dai colloqui erano emersi chiaramente due elementi fondamentali:

* la formula dell'*unconditional surrender* varata in gennaio da Roosevelt e Churchill a Casablanca non era una dichiarazione di pura facciata²⁹.

* gli Alleati non avevano alcuna fretta di giungere ad accordi col governo italiano.

Ma c'era dell'altro, che Mussolini ancora non sapeva, ma che comunque avrebbe dovuto immaginare. Il 25 giugno il nunzio apostolico a Washington, monsignor Cicognani aveva telegrafato al cardinale Maglione: *"Alleati rifiuteranno trattare con qualunque fascista, inclusivamente Grandi, Ciano"*³⁰. Contrariamente alle rosee speranze del dittatore, i timidi e cauti sondaggi madrileni avevano trovato tutte le porte sbarrate. Con lui e con il suo governo gli Alleati non trattavano. Al massimo potevano accettare una resa senza condizioni. Il 5 giugno, esattamente nei giorni in cui a Madrid gli americani lasciavano cadere i contatti con gli incaricati di Mussolini, i Combined Chiefs of Staff, riunitisi al Cairo avevano deciso, con l'entusiastica approvazione di Churchill, che dopo l'occupazione della Sicilia sarebbe stata attaccata l'Italia per *"eliminarla al più presto dal conflitto"*. La resa italiana avrebbe inoltre *"facilitato l'offensiva aerea contro la Germania Orientale e Meridionale"* conducendo al *"logoramento delle forze da caccia tedesche"*³¹. Naturalmente l'*unconditional surrender* e l'occupazione delle grandi basi aeree del Meridione italiano costituivano le indispensabili premesse per il successo delle linee strategiche decise nella riunione del Cairo.

27 Walter Warlimont "Die strategie der deutschen obersten Führung in Zweiten Vierteljahr" OCMH, MS P-049, p.149. Cit. in „Hitler decision on the defense of Italy“.

28 "Hitler decision on the defense of Italy"

29 Renzo De Felice, "Mussolini l'alleato" - Crisi ed agonia del regime" -, Einaudi Tascabili - Saggi - 1996, p. 1306.

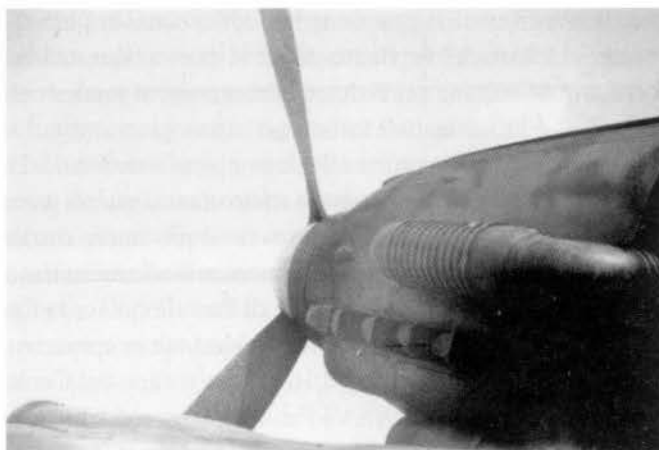
30 Guerri Giordano Bruno "Galeazzo Ciano una vita 1903/1944, Bompiani, Milano 1979, p.551.

31 Lettera inviata da Churchill a Roosevelt, il 5 giugno 1943, al termine della riunione fra il primo ministro britannico, il gen. Marshall ed i comandanti Alleati del Nord Africa. Lt. N.293 in "Roosevelt Churchill carteggio segreto" a cura di Francis L. Loewenheim, Harold D. Langley e Manfred Jonas, A Mondadori, Milano 1977, p.383.

Il dilemma Sardegna - Sicilia

Il Comando Supremo italiano era fermamente convinto che gli Alleati sarebbero sbarcati in Sardegna per realizzarvi una base per i loro successivi attacchi alla penisola italiana ed alla Francia meridionale³². Mussolini continuava invece a temere più per la Sicilia. Il 13 maggio, il Duce aveva dichiarato al grande ammiraglio Dönitz: *“non conosciamo i piani degli anglo-americani. Vedo la possibilità di un attacco contro la Sicilia e la Sardegna. Secondo il mio punto di vista è più probabile la Sicilia”*³³. A differenza di Mussolini, il Comando Supremo era ancora molto incerto. Nelle direttive impartite tre giorni prima ai capi degli stati maggiori Esercito, Marina ed Aeronautica, Ambrosio aveva precisato: *“Inutile discutere se [il nemico] attaccherà prima la Sicilia o prima il sistema Sardegna - Corsica. Dobbiamo tenerci pronti in entrambi gli scacchieri, e serrare le nostre volontà in una decisione ferma: l'attacco deve essere stroncato nel mare prima dello sbarco, od appena iniziato lo sbarco, ed in aria. È anche probabile che il nemico prima o contemporaneamente ad un attacco alle grandi isole, cerchi di impadronirsi delle Pelagie e di fare attacchi minori di sabotatori e simili in Calabria”*³⁴.

La possibilità di uno sbarco in Sardegna aveva continuato ad agitare i sonni del Comando Supremo anche quando l'occupazione di Pantelleria e delle Pelagie aveva aggiunto altri elementi per ritenere che la Sicilia sarebbe stata il prossimo e più probabile obiettivo. Il 12 giugno, Ambrosio, sempre fermamente convinto che gli Alleati avrebbero attaccato la Sardegna, ottenne da Kesselring il trasferimento sull'isola di un reggimento corazzato e di un gruppo controcarro per rinforzare la 90ª Panzergrenadier Division. Questi reparti vennero concessi in cambio della 16ª Panzer Division richiesta in precedenza dal Comando Supremo, ma di cui il comandante del XIV Corpo Corazzato, generale Hube, aveva escluso l'impiego in Sardegna poiché il territorio dell'isola era inadatto alla manovra dei pesanti mezzi corazzati in dotazio-



Monserato maggio/giugno 1943. Il classico rigonfiamento sull'ala sinistra di un MC.202 fotografico del 51° Stormo.



Monserato, maggio / giugno 1943. Il Mc.205 n.4 del tenente Paravicini, 360ª Sq. 155° Gruppo, 51° Stormo. (pgc. conte Paolo Paravicini).

32 Un piccolo esempio di questa sua intima convinzione è offerto dall'ordine di precedenza stabilito dal Comando Supremo per le riunioni nelle quali erano stati esaminati i problemi della difesa delle due isole nell'imminenza della fine della resistenza in Tunisia. La riunione per la Sardegna fu fissata per il 29 aprile e quella per la Sicilia per il 2 maggio (Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbal delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, pp-91 e 103).

La dovizia di mezzi degli Alleati aveva persino indotto il Comando Supremo ad attribuire loro la capacità di effettuare uno sbarco nella Francia settentrionale nel corso del 1943. Faldella Emilio, "Lo sbarco e la difesa della Sicilia", p. 11.

33 "Verbale della riunione tenuta dal Duce a Palazzo Venezia il 13 maggio 1943", Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbal delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, p.376.

34 Stato Maggiore Aeronautica Ufficio Storico, "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", p.776.



Pezzi contraerei 88 mm della 3ª Batteria del 3sFlakabteilung 311(v) in posizione a Villacidro nel giugno 1943. Visibile un gruppo di Ju.52 in atterraggio. (collezione F. Pedriali)



Monserato nel maggio/giugno 1943. Rifornimento del MC.205 n.4 della 360ª Squadriglia.

ne alla divisione³⁵. Questo scambio era stato concesso molto di buon grado, in quanto l'OKW, condizionato dalle false informazioni di "Mincemeat", riteneva che la Sardegna ed il Peloponneso sarebbero stati i più probabili obiettivi dei prossimi sbarchi.

La forte accentuazione degli attacchi aerei sulla Sardegna nel mese di maggio aveva molto impressionato Kesselring che, consapevole della insufficienza dei reparti caccia italiani e tedeschi stanziati nell'isola, decise di rinforzarli trasferen-

do il III/JG.77, forte di quarantotto Me.109, sul campo di Venafiorita. Una base che, oltre ad essere in una buona posizione strategica per assicurare le scorte ad un eventuale intervento delle Forze Navali italiane, permetteva di difendere dagli attacchi aerei il porto di Olbia, essenziale per il rifornimento della Sardegna. Sempre per rafforzare le difese dei capilinea della vitale linea marittima fra Olbia e la penisola italiana, alla fine di maggio la Luftflotte.2 trasferì tre batterie della Flak nel porto di Civitavecchia, mentre il Comando Supremo ordinò il trasferimento a La Spezia e Piombino di dieci batterie prelevate dalle difese di Milano e Torino,³⁶.

Dopo l'arrivo di nuovi reparti della Wehrmacht e la decisione del Comando Supremo di trasferire in Sardegna, anziché in Sicilia, la divisione paracadutisti Nembo, la difesa dell'isola divenne notevolmente più robusta³⁷. Ai primi di luglio essa poteva contare sulla 90ª Panzer Division rinforzata, sul XII Corpo d'Armata (divisione di fanteria Sabauda, divisioni costiere 203ª e 205ª, XXXIII Brigata Costiera), sul XXX Corpo d'Armata (divisione di fanteria Calabria, divisione costiera 204ª e IV Brigata Costiera), con una riserva costituita dalla divisione di fanteria Bari, dalla citata divisione Nembo e da un raggruppamento corazzato italiano³⁸. In totale in Sardegna erano dislocate tre valide divisioni di fanteria, una ottima divisione paracadutisti, tre divisioni e due brigate costiere, un raggruppamento motocorazzato - tutte unità del

35 Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, p.157.

36 "Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, p.153.

37 Comunicazione del Comando Supremo a C.S.M. Esercito, Marina, Aeronautica, N.11831/Op del 29 marzo 1943. Le direttive operative di Superaereo, vol. secondo Tomo II, Vol.IV, p. 678.

38 A.A.V.V. "L'Italia in Guerra - il quarto anno - 1943", a cura di Roman H. Rainero, Stabilimento Grafico Militare Gaeta, 1994, p.192.



Capoterra maggio/giugno 1943. Il colonnello Aldo Remondino comandante del 51° Stormo (pgc. conte Paolo Paravicini).



A sostegno della difesa della Sardegna era previsto un intervento delle Forze Navali italiane, la cui protezione sarebbe stata assicurata dagli aerei della Luftwaffe e della Regia Aeronautica, che per questo compito due gruppi caccia. L'8° Gruppo (MC.200) schierato a Sarzana, ed il 160° Gruppo (Re.2001) schierato in Sardegna sul campo di Venafiorita (nell'immagine).

Regio Esercito - più una divisione corazzata rinforzata della Wehrmacht³⁹. La difesa aerea poteva contare su un contingente della Luftwaffe, formato da due gruppi di caccia a pieni organici (III/JG.77 e II/JG.51), da un intero stormo di cacciabombardieri (Slacht Geschwader.2) e da due squadriglie di ricognitori (4 (H)/12 e 3 (F)/33), con totale di circa centocinquanta aerei, cui l'Aeronautica Sardegna aggiungeva circa altrettanti aerei da combattimento, fra cui una ottantina di MC.202 e MC.205 del 51° Stormo più venticinque Re.2001 del 160° e 2° Gruppo, una trentina fra bombardieri ed aerosiluranti, senza contare una ventina di venerabili CR.42, quattro G.50 e venticinque ricognitori di scarso valore bellico⁴⁰. In ogni caso - come fece osservare Kesselring - non sarebbe stato possibile schierare in Sardegna maggiori forze aeree, perché la situazione dei campi era difficilissima, essendo tutti ben noti al nemico, e pertanto era da prevedere che sarebbero stati intensamente bombardati⁴¹. Per inciso, lo spostamento dalla Sicilia alla Sardegna del potente Slacht Geschwader.2 fu una decisione del nuovo comandante della Luftflotte.2, feldmaresciallo von Richthofen, che, a differenza del suo superiore Kesselring, giudicava molto più probabile uno sbarco in Sardegna anziché in Sicilia⁴². Però non passò molto tempo che il provvedimento preso da von Richthofen si dimostrò errato, perché dopo una trentina di giorni i sessanta Fw.190 dello SchG.2 furono richiamati d'urgenza in Sicilia, dove già era iniziata l'invasione⁴³. Tuttavia la permanenza del reparto sul campo di Milis ebbe il vantaggio di evitare che i suoi preziosi FW.190

fossero distrutti dai bombardamenti preparatori effettuati sulle basi siciliane nella prima decade di luglio.

A sostegno della difesa della Sardegna era stato previsto anche un intervento delle Forze Navali italiane, che, data la relativa vicinanza delle basi di Genova e La Spezia, avrebbero potuto intervenire contro la flotta d'invasione con tre navi da battaglia, cinque incrociatori e due squadriglie di cacciatorpediniere riunite in un'unica formazione, la cui protezione sarebbe stata assicurata dagli aerei della Luftwaffe e della

39 Le grandi unità italiane della Sardegna erano al comando del generale Antonio Basso. La divisione paracadutista "Nembo", una delle unità meglio addestrate e motivate del Regio Esercito, venne inviata nell'isola il 16 giugno 1943 (n.d.A.).

40 Per le situazioni dei velivoli dell'Aeronautica Sardegna e della Luftwaffe Sardinien, vedi relative tabelle negli Allegati.

41 "Verballi delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol.IV, p.139.

42 Von Senger und Etterlin Frido, "Combattere senza paura e senza speranza", Longanesi Milano, 1968, p.210.

43 RAF Narrative, The Sicilian Campaign June - August 1943, Appendix 3, p.9, AFHRA 23364.

Regia Aeronautica⁴⁴. In particolare la Regia Aeronautica aveva riservato per questo compito due gruppi caccia, di cui l'8° Gruppo, con MC.200, era già schierato sulla base di Sarzana, dove si stava addestrando per cooperare con le navi della flotta. Invece il 160° Gruppo, equipaggiato con Re.2001, era stato schierato direttamente in Sardegna sul campo di Venafiorita⁴⁵. Lo schieramento dei reparti caccia, che dovevano scortare le Forze Navali nel Mar Ligure occidentale, era completato dal 13° Gruppo Caccia basato sull'aeroporto di Albenga. Era previsto che, appena le Forze Navali fossero arrivate ad ovest della Corsica, dovevano essere prese in consegna dagli aerei italo tedeschi basati sui campi di Alghero, Milis e Villacidro⁴⁶. Allo scopo di migliorare i poco affidabili collegamenti in radiotelegrafia dei caccia italiani, erano stati consegnati all'8° Gruppo nuovi apparati quarzati di produzione germanica particolarmente efficienti. Inoltre, per garantire il collegamento radio fra aerei, navi ed il comando del Gruppo, anche in caso di spostamento del reparto su altra base, il Gruppo aveva avuto in dotazione un S.81 - operante sotto la responsabilità di un capitano di corvetta - dotato di potenti installazioni radio in grado di assicurare rapidi ed efficienti collegamenti. Sempre al fine di migliorare le difese della squadra, una delle sue unità ospitava in permanenza un ufficiale pilota con la funzione di "direttore della caccia"⁴⁷.

Dato che il Comando Supremo aveva continuato a considerare alto il rischio d'invasione della Sardegna, nonostante i precisi indizi forniti dalla occupazione di Pantelleria e dall'accentuarsi degli attacchi aerei sulla Sicilia e le sue vie di comunicazione, il trasferimento in Sardegna della divisione Nembo e dei corazzati tedeschi venne confermato ed eseguito nella seconda metà di giugno. Il 18 giugno, mentre era in corso il trasferimento dei reparti della Nembo e di quelli tedeschi, un agente italiano a Lisbona riferì al Servizio Informazioni Militari a Roma, che *"forze ammontanti complessivamente ad ottantacinquemila uomini sarebbero sbarcate a Trapani, Marsala, Agrigento, Licata, Gela e Pozzallo"*⁴⁸. L'informazione era esatta nelle linee generali, salvo che nei dettagli relativi alle località di sbarco, che però corrispondevano esattamente a quelle indicate nella penultima stesura del piano d'invasione della Sicilia, che peraltro era stata sostituita già da un mese dalla versione definitiva⁴⁹. L'avvertimento dell'informatore si perse nella marea di rapporti che ingombravano i tavoli dei servizi italo tedeschi, ma se anche avesse avuto un immediato credito, il peggioramento delle comunicazioni marittime provocato dagli attacchi degli aerei e dei sottomarini non avrebbe comunque consentito di trasferire in tempo utile reparti dalla Sardegna alla Sicilia.

A grandi linee il piano di difesa della Sardegna prevedeva immediati contrattacchi nelle zone in cui si



Il "Gatto che prende i sorci" sulla fusoliera di questo MC.205 Veltro MM.9557, della 360ª Squadriglia di base a Monserrato nel maggio 1943. (pgc. conte Paolo Paravicini).

44 Supermarina, direttive per contrastare sbarchi nemici in Sardegna e Corsica, D.Na. 28 marzo 1943, in "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", Vol. secondo Tomo II, p.722.

45 Superaereo, Divisione Operazioni N.1B/8131, 8 maggio 1943, Esigenza Sardegna, in "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", Vol. secondo Tomo II, p.746.

46 Superaereo, Divisione Operazioni N.1B/8131, 8 maggio 1943, Esigenza Sardegna, in "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940- 1943", Allegato n.3, Vol. secondo Tomo II, p.757.

47 Testimonianza Fernando Malvezzi, Ala Tricolore luglio - ottobre 1998, "Operazioni fino all'armistizio 8/9/1943".

48 Pond Hugh, "Sicilia!" Tascabili Longanesi, Milano 1967, p.24.

49 Il piano aereo definitivo fu approvato dal generale Spaatz il 13 maggio 1943.

presumeva sarebbero avvenuti gli sbarchi. Secondo le direttive del Comando Supremo tutti i mezzi dovevano essere orientati alla costa in modo che la difesa mobile potesse fondersi con quella costiera. *“Data l’entità delle nostre forze mobili - aveva ordinato Ambrosio - non possiamo attendere che l’avversario faccia la testa di sbarco per attaccarlo, ma dobbiamo attaccarlo subito per impedirgli di mettere piede a terra”*⁵⁰.

In pratica lo schieramento delle forze mobili venne orientato in modo da respingere attacchi sia nella zona sud occidentale dell’isola sia nei Campidani, la grande pianura compresa fra le provincie di Cagliari ed Oristano, alla cui difesa fu destinata la maggiore parte dei reparti corazzati italiani e tedeschi⁵¹. Dal punto di vista concettuale il piano calzava come un guanto sulla ipotesi effettivamente più probabile, in quanto ambedue le zone prese in considerazione erano quelle su cui gli Alleati avrebbero potuto assicurare la massima copertura aerea al momento dello sbarco.

Vista l’entità delle forze in campo, la conformazione dell’isola, la discreta consistenza delle unità italiane e la mancanza di quelle falle nel morale delle truppe e della popolazione sarda, che invece facilitò il compito degli Alleati in Sicilia, è quasi sicuro che se essi avessero tentato l’operazione “Brimstone” (lo sbarco in Sardegna) avrebbero pagato un conto piuttosto salato, e di certo superiore a quello dell’operazione “Husky”. C’è inoltre da aggiungere che nel caso di invasione della Sardegna, i bombardieri e gli aerosiluranti dell’Asse avrebbero avuto un compito molto più facile, poiché sarebbero stati favoriti dalla minore distanza fra le zone d’operazione e le basi di partenza nella penisola e, dopo il tramonto, non sarebbero stati osteggiati da una caccia notturna di efficienza e potenza pari a quella di Malta. Inoltre, essendo buona parte delle basi dei bombardieri nel Nord Italia, le forze aeree strategiche del Mediterranean Air Command avrebbero avuto maggiori difficoltà ad attaccarle e pertanto non avrebbero inflitto alla Luftwaffe le pesanti perdite, che invece ebbero i suoi reparti da bombardamento stanziati negli aeroporti del Meridione.

La situazione della Sicilia

Alla fine del gennaio 1943, il capo dell’Oberbefehlshaber Sud, feldmaresciallo Albert Kesselring, aveva ritenuto suo dovere interessarsi più attivamente della difesa delle grandi isole italiane. Secondo il suo stile preciso e scrupoloso, Kesselring aveva ispezionato personalmente gli apprestamenti difensivi della Sicilia e della Sardegna, intrattenendosi con i comandanti responsabili. La situazione gli apparsa assai poco lusinghiera, anzi in parecchi casi addirittura disastrosa: *“Erano stati costruiti ostacoli anticarro, ma senza una difesa sufficiente, od addirittura indifesi [...] Le divisioni scaglionate lungo la costa non erano molto migliori. Con tali truppe e simili opere difensive, non disposte in profondità, non si sarebbe potuta opporre alcuna resistenza. Alquanto migliore era la situazione in Corsica, ed appena passabile in Sardegna, ma in Sicilia e sulle coste della Calabria essa era addirittura disperata”*. Cinque mesi dopo, nel corso di una successiva ispezione, il feldmaresciallo constatò, che per quanto lo stato delle difese fosse nel frattempo alquanto migliorato, purtroppo *“non [erano] ancora in grado di resistere ad un attacco compiuto con forze notevoli”*⁵².

Non sappiamo se il modesto progresso notato da Kesselring fosse dovuto al cambio della guardia ai vertici dell’alto comando italiano, comunque, il 6 febbraio, poco dopo lo scambio delle consegne fra il Maresciallo Cavallero ed il generale Ambrosio, il generale Ezio Rosi, comandante della 6ª Armata e re-

50 Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, “Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale”, Vol.IV, p. 97.

51 Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, “Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale”, Vol.IV, p. 97.

52 Kesselring A. op. cit. pp.168-169.



I soli mezzi anticarro italiani veramente moderni in Sicilia erano i pochi semoventi Ansaldo da 90/53, affiancati dai piccoli e meno efficaci SPA da 47/32 (nell'immagine uno di questi ultimi in azione in Sicilia). (SME)

sponsabile della difesa della Sicilia, era stato sostituito dal generale Mario Roatta.

La situazione lasciata da Rosi suscitò una certa *"perplexità"* nel capo di Stato Maggiore di Roatta, generale Giacomo Zanussi. *"Il grado di approntamento della difesa - osservò causticamente Zaussi - portava a pensare che invece degli anglo americani ci si attendesse di svolgere una di quelle spettacolari manovre di pace, cui invariabilmente Mussolini concedeva l'onore della sua presenza. [...] E anche ove il generale Rosi non si attendesse ciò, ma ben altro, è indubbio che egli aveva lasciato le cose nel gennaio febbraio 1943 in uno stato poco meno che desolante"*⁵³.

La situazione alimentare della popolazione era nel frattempo peggiorata in modo disastroso. In alcune province le scorte erano ridotte a poco più di un giorno. Mancavano persino prodotti locali, come olio e grano, soprattutto perché i produttori li sottraevano agli ammassi. Le opere difensive lungo il litorale erano state costruite per la massima parte in terra. Molte delle opere in cemento non erano state completate. A tergo della fascia costiera mancava la cosiddetta *"fascia di sbarramento"* a cavallo delle varie vie di penetrazione verso l'interno. Gli sbarramenti agli incroci stradali erano pochi e malfatti. Insufficiente la difesa controcarro. I pezzi idonei per calibro e celerità di tiro a contrastare carri medi e pesanti come gli Sherman ed i Churchill erano scarsi, come scarse erano le loro riserve di munizioni. *L'artiglieria - riferisce Zanussi - era costituita dai soliti calibri divisionali e dagli antiquati relitti delle nostre batterie di Corpo d'Armata, [...] di scarsa potenza e modestissima gittata del tutto incapaci di effettuare il cosiddetto "tiro antinave". [...] cioè di fronteggiare i natanti speciali con i quali il nemico [...] avrebbe operato lo sbarco"*⁵⁴. I collegamenti radio - ovvero gli apparecchi ricetrasmittenti - erano pochi, ed all'interno delle divisioni costiere non tutti i battaglioni ne erano provvisti. Pessime anche le comunicazioni telefoniche. Certi comandi di compagnia dovevano affidarsi alle gambe dei portaordini, mentre le truppe che li avrebbero attaccati normalmente impiegavano radio portatili sino al livello di plotone od anche di squadra.

53 Zanussi Giacomo generale, *"Guerra e catastrofe d'Italia"*, Casa editrice libraria Corso, Roma 1945, p. 301.

54 Zanussi Giacomo generale, *"Guerra e catastrofe d'Italia"*, Casa editrice libraria Corso, Roma 1945, p. 306.

I continui bombardamenti avevano scosso il morale della popolazione, che già dava manifesti segni di insofferenza. Un fattore che non poteva non avere una diretta influenza sulla tenuta di molti reparti della difesa in quanto, come racconta Zanussi, *“troppi uomini appartenenti ai reparti costieri e alle divisioni di fanteria erano siciliani - dal 70 all'80% - e perciò condividevano i sentimenti della popolazione civile con la quale si trovavano giornalmente a contatto”*⁵⁵.

Un altro serio impedimento era costituito dalla pleora di prefetti - sette per l'esattezza - ognuno dei quali autorizzato ad emanare provvedimenti, magari contrastanti con quelli delle vicine circoscrizioni, e soprattutto non coordinati con le esigenze militari. Questo settore fu subito riordinato da Roatta che ottenne da Roma di sottoporre i prefetti ad un alto commissario alle sue dipendenze. *“Di più ardua soluzione risultò la dipendenza delle piazzeforti marittime, giacché - continua Zanussi - il Ministero della Marina non volle sentire ragione. Il regolamento della difesa costiera stabiliva che dette piazzeforti ancorché difese da reparti dell'Esercito, avrebbero dovuto dipendere dai loro comandanti naturali - capitani di vascello od ammiragli - [...] sino a quando un comandante di grande unità dell'esercito non vi avesse messo piede”*⁵⁶. Non vi fu invece alcun conflitto di dipendenze fra il comando della 6ª Armata ed il comandante dell'Aeronautica, generale Monti, e neppure con i tedeschi, che avendo al momento solo limitate forze terrestri (7.400 uomini, con 26 pezzi mobili da 88mm e 10 carri armati⁵⁷) accettarono di buon grado di mettere fine ad ogni forma indipendente di attività⁵⁸.

Sistemata la parte organizzativa, Roatta si dedicò al potenziamento delle capacità di difesa dell'isola, scontrandosi quasi immediatamente con la generale crisi di uomini, materiali e mezzi di trasporto, che angustiava le forze armate italiane, aggravata, nel caso della Sicilia, dalle distruzioni quotidianamente apportate dalle forze aeree nemiche⁵⁹. All'inizio di maggio le sue forze non erano state potenziate in maniera apprezzabile⁶⁰. Le quattro divisioni di manovra, in realtà erano mobili solo molto parzialmente per difetto di automezzi. Persino la loro dotazione di calzature lasciava molto a desiderare.

Nella riunione tenutasi il 2 maggio presso il Comando Supremo, presenti Ambrosio, Riccardi e Fougier, Roatta espose realisticamente la sua situazione. I soli mezzi anticarro veramente moderni e potenti a disposizione delle sue unità mobili erano quelli dei tre gruppi di semoventi Ansaldo da 90/53, affiancati da mezzi meno efficaci, quali tre gruppi di semoventi SPA da 47/32, tre battaglioni con pezzi da 47/32 autocarrati ed infine dalle artiglierie a traino meccanico divisionali⁶¹. Lo schieramento delle divisioni costiere presentava una densità di ventisei uomini per chilometro e di un pezzo d'artiglieria ogni 6,5 chilometri. Un altro punto di estrema debolezza era costituito dall'arretrato stato di avanzamento dei lavori delle opere in cemento armato, alle quali le divisioni costiere avrebbero dovuto appoggiarsi per la difesa del litorale. Per il loro completamento occorrevano mano d'opera specializzata e materiali. Delle 80.000 tonnellate di cemento occorrenti per ultimare le opere sul litorale, 10.000 tonnellate al mese potevano essere prodotte nell'isola, sempre che ai cementifici arrivasse il carbone necessario, mentre le 7.000 tonnellate mensili mancanti dovevano essere inviate dalla penisola. Inoltre occorrevano altre 170.000 tonnellate di cemento, mezzi d'opera e personale per costruire le trascurate opere della “fascia di sbarramento” a tergo delle

55 Zanussi Giacomo generale, “Guerra e catastrofe d'Italia”, Casa editrice libraria Corso, Roma 1945, p. 304.

56 Zanussi Giacomo generale, “Guerra e catastrofe d'Italia”, Casa editrice libraria Corso, Roma 1945, p. 315.

57 Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, “Verbal delle riunioni tenute da capo di SM Generale”, Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.103 e segg..

58 Zanussi Giacomo generale, “Guerra e catastrofe d'Italia - giugno 1940 - giugno 1943”, Casa editrice libraria Corso, Roma 1945, p. 315.

59 Zanussi Giacomo generale, “Guerra e catastrofe d'Italia - giugno 1940 - giugno 1943”, p. 317.

60 Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, “Verbal delle riunioni tenute da capo di SM Generale”, Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.103 e segg..

61 Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, “Verbal delle riunioni tenute da capo di SM Generale”, Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.103 e segg..

coste. Il fabbisogno totale di cemento era quindi di 250.000 tonnellate, ma se fosse stato possibile contare solo sulle previste 17.000 tonnellate mensili, anziché su quelle occorrenti, le opere di difesa sarebbero state completate nel giugno del 1944. Mancavano anche le mine anticarro: delle 400.000 richieste, ne erano state assegnate 160.000, mentre la consegna delle rimanenti era stata preventivata in tre rate da completare entro il 31 agosto⁶². Non mancavano invece le mine per gli sbarramenti davanti alle coste, che Roatta fece rafforzare dalla Marina, dando la precedenza alla zona fra Gela e Catania, dove (con encomiabile preveggenza) egli riteneva che sarebbero stati effettuati gli sbarchi. Altrettanto saggiamente Roatta non si fece illusioni sull'intervento delle forze navali italiane, tanto più che questo era già stato esplicitamente escluso dall'ammiraglio Riccardi capo di Stato Maggiore della Marina⁶³. Roatta si dimostrò abbastanza fiducioso circa la difesa degli aeroporti. Riteneva che anche nel caso di uno sbarco in forze, i reparti d'aviazione stanziati sull'isola avrebbero potuto continuare a funzionare. *“La difesa [dei campi d'aviazione] c'è ed in genere è buona - aveva detto ad Ambrosio - però data la loro ubicazione molti campi sono inglobati sulla linea dei capisaldi di contenimento e quindi saranno molto soggetti all'offesa nemica. Penso quindi che si dovrà contare molto sui campi della Sardegna e della Calabria”*. Su questo argomento intervenne il generale Fougier, che precisò: *“Per le azioni a largo raggio bisognerà contare molto su quelli delle Puglie; sarà necessario attuare la manovra dei campi. L'essenziale è che essi non cadano nelle mani del nemico, per quanto [...] non è indispensabile per il nemico il possesso dei nostri aeroporti, data la vicinanza delle coste africane e la presenza di Malta”*⁶⁴. Una ipotesi quest'ultima, alquanto discutibile, poiché precedenti esperienze nel Nord Africa avevano dimostrato che il nemico aveva regolarmente allestito nuove basi sul territorio, mano a mano questo veniva conquistato, per essere in grado di fornire un efficace supporto aereo alle sue truppe. Ma Fougier aggiunse anche un'ottimistica assicurazione, che probabilmente ebbe l'indesiderato effetto di convincere il Comando Supremo di riservare alla Sardegna le ultime truppe mobili disponibili: *“Se la questione si limitasse alla sola Sicilia posso dire che le nostre forze aeree, data la possibilità di fare massa, sono ragguardevoli. E del resto anche le forze locali della Sicilia stessa sono notevoli. In sintesi abbiamo la possibilità di contrastare efficacemente lo sbarco”*⁶⁵.

Il 30 maggio il comando della 6^a Armata fu assunto dal generale Guzzoni, che sostituì Roatta, che rientrava a Roma dove assunse l'incarico di capo di Stato Maggiore dell'Esercito. Nonostante gli sforzi compiuti da Roatta per rimediare in soli tre mesi le enormi pecche lasciate da Rosi nelle difese dell'isola, Guzzoni dovette constatare che negli ultimi tempi la situazione



Catania, estate 1943, MC.202 della sezione d'allarme della 374^a Squadriglia.

- 62 Mancavano invece le scarpe, tanto che Roatta fece presente che se non si fosse provveduto d'urgenza le truppe avrebbero potuto rimanere scalze dopo la prima marcia. Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, "Verbali delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.103 e segg..
- 63 "Verbale della riunione tenuta dall'Eccellenza il Capo di Stato Maggiore Generale il 2 maggio 1943 - XXI", Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, "Verbali delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.103.
- 64 Verbale della riunione tenuta dall'Eccellenza il Capo di Stato Maggiore Generale il 2 maggio 1943 - XXI", Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1985, "Verbali delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.104.
- 65 Verbale della riunione tenuta dall'Eccellenza il Capo di Stato Maggiore Generale il 2 maggio 1943 - XXI", Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito op. cit. p.122.



Bf 110 D3 dello Zerstörergeschwader.26 a Catania.

generale non era molto migliorata, anzi era peggiorata, soprattutto nel settore dei rifornimenti per effetto dei pesanti bombardamenti aerei, che nell'ultima decade di maggio avevano interrotto le linee ferroviarie della Calabria, affondato tre navi traghetto e danneggiato le due rimanenti⁶⁶. Il 6 giugno, il CARIDDI, ultimo traghet-

to ancora efficiente, fu messo fuori uso dai B-24 del 376th Bomb Group nel corso di una incursione in cui furono colpiti anche il porto di Villa San Giovanni, Reggio di Calabria, gli scali ferroviari e gli approdi dei traghetti di Messina. Di conseguenza il materiale giornalmente trasportato attraverso lo Stretto scese a circa 2.000 tonnellate giornaliere⁶⁷.

Vista l'incapacità dell'aviazione di respingere i distruttivi attacchi aerei del nemico, Guzzoni si rese conto che le sue truppe avrebbero potuto fare poco affidamento sul suo concorso. Infatti - essendo nota la debolezza dell'aviazione italiana ed i chiari limiti di quella tedesca - non c'era da farsi illusioni che la situazione sarebbe migliorata con l'ipotetico arrivo di rinforzi dalla Luftwaffe. Inoltre si convinse che nel momento in cui fosse iniziata l'invasione non sarebbe più stato possibile fare affluire nell'isola altre grandi unità *"perché i mezzi di trasporto marittimi già insufficienti alla fine di maggio per l'alimentazione dell'isola, lo sarebbero stati ancora di più durante le operazioni"*⁶⁸. Pertanto Guzzoni ritenne che per la difesa della Sicilia avrebbe potuto contare solo sulle truppe già sul posto o su quelle che sarebbero arrivate prima dell'inizio dell'invasione⁶⁹.

L'intervento della Squadra da battaglia, così come era stato delineato dalla Di.Na. n.12 (direttiva navale numero 12) emanata il 30 di maggio dal capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Riccardi, richiedeva l'impiego di notevoli forze aeree per assicurarne la protezione sino dal momento della uscita delle navi dai porti. In primo luogo era necessario un largo spiegamento di velivoli della Regia Marina e di speciali gruppi navali in funzione antisommergibili, inoltre occorreva l'appoggio di una flottiglia di dragamine⁷⁰. La scorta aerea - calcolata in trenta velivoli continuamente in volo nel cielo della squadra - avrebbe richiesto la disponibilità di non meno di centocinquanta apparecchi⁷¹. Data la potenza dell'aviazione anglo americana, difficilmente tale scorta avrebbe potuto assicurare a lungo la protezione dagli attacchi aerei. La sola Northwest African Coastal Air Force disponeva di quindici squadrons di aerosiluranti a pieni organici con equipaggi particolarmente addestrati⁷². Inoltre era prevedibile l'intervento dei velivoli delle tre portaerei segnalate nel Mediterraneo e dei bombardieri medi della XII Air Force, che avevano accumulato una buona esperienza nelle operazioni marittime, nel corso dei loro numerosi e micidiali attacchi contro

66 Faldella Emilio "L'Italia nella seconda guerra mondiale", p. 42.

67 Faldella Emilio, "Lo sbarco e la difesa della Sicilia" p. 70. Faldella colloca al 7 giugno la distruzione del CARIDDI, invece del 6 giugno come indicato in tutti i documenti dell'USAAF.

68 Faldella Emilio "L'Italia nella seconda guerra mondiale", p. 42.

69 Questa previsione si rivelò eccessivamente pessimistica, perché i tedeschi con mezzi propri riuscirono a portare in Sicilia una divisione di granatieri corazzati (29^a Panzergrenadier) e due reggimenti di paracadutisti (3^o e 4^o). N.d.A.

70 Supermarina, Di.Na. n.12, Direttive per azioni navali per contrastare sbarchi nemici in Sicilia, in "Le direttive tecnico-operative di Superaereo", vol. secondo, Tomo II, p. 858.

71 Giorgerini G. op. cit. p. 401.

72 Operation Husky, NAAF initial order of battle Northwest African Coastal Air Force, AFHRA A-6192, fr. 0916.

i convogli per la Tunisia. Gli aerosiluranti ed i bombardieri nemici sarebbero arrivati nelle acque della Sicilia scortati dai caccia di Pantelleria e di Malta, nonché da quelli a lunga autonomia basati in Tunisia. Una tale massa di velivoli avrebbe in breve soverchiato le scorte aeree della Squadra italiana. Dopo gli agguati dei sommergibili nemici ed i pesantissimi attacchi aerei, le sue unità sarebbero arrivate decimate ad uno scontro con forze stimate in sei navi da battaglia, tre portaerei, circa venti incrociatori e sessanta cacciatorpediniere⁷³. Nessuna strategia e nessuna tattica avrebbero potuto evitare che l'intervento della Squadra nelle acque della Sicilia divenisse uno scontro, con l'unico e garantito esito di una gloriosa ed inutile fine⁷⁴.

Il problema di trovare una efficace reazione contro i preparativi d'invasione in corso nei porti del Nord Africa e contro gli attacchi aerei, che strangolavano lentamente la Sicilia e la Sardegna, era chiaramente superiore alle capacità delle forze aeree dell'Asse. Persino Kesselring aveva dovuto ammetterlo durante una riunione presso il Comando Supremo, cui aveva presenziato anche Fougier. Alla domanda di Ambrosio su ciò che era fattibile sia al presente che al momento in cui si sarebbe manifestato l'attacco, Kesselring rispose che, nel limite delle loro possibilità, i suoi reparti da bombardamento già stavano attaccando le basi nemiche nel settore di Orano e Tripoli, scegliendo accuratamente gli obiettivi in base ai risultati delle ricognizioni diurne. Comunque sino a quel momento non avevano potuto eseguire attacchi sui campi anglo americani nella zona di Tunisi con bombe di piccolo calibro, poiché queste non erano ancora arrivate dalla Germania. Pertanto il feldmaresciallo dovette, seppure a malincuore, ammettere, che la sua Luftflotte non disponeva di armi di efficacia pari alle bombe a frammentazione americane da 20 libbre, che facevano strage sugli aeroporti dell'Asse. Quanto alle azioni sul mare contro il naviglio nemico a sud della Sicilia, Kesselring assicurò che sarebbero state possibili, appena completato il necessario addestramento degli equipaggi. Quindi in pratica ammise che i nuovi equipaggi assegnati alla Luftflotte.2, mancavano del necessario addestramento. Mentre questi rinalzi si addestravano, il feldmaresciallo suggerì che questo tipo di azioni marittime *"avrebbe potuto essere meglio effettuato dal generale Fougier"*. Chiamato in causa da Kesselring, il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica replicò che, sempre nei limiti delle sue possibilità, poteva eseguire bombardamenti sui porti nel Nord Africa, ma che i suoi reparti non avevano i mezzi per agire contro campi d'aviazione. Comunque confermò che i suoi aerosiluranti già eseguivano normalmente esplorazioni offensive.

Nei giorni seguenti Kesselring ritornò sull'argomento delle azioni aeree per contrastare un eventuale sbarco in Sicilia, informando il Comando Supremo che i suoi reparti da bombardamento potevano agire solo nelle ore notturne, comunque al momento dell'invasione egli avrebbe impiegato sia di notte che nelle prime ore del mattino qualsiasi mezzo senza la scorta della caccia, e che durante il giorno avrebbe mandato in azione solo bombardieri e caccia, riservando i suoi aerosiluranti per attaccare il secondo scaglione della flotta da sbarco. Precisò infine che nella notte successiva (all'invasione) sarebbero stati impiegati caccia bombardieri ed apparecchi da combattimento contro i mezzi da sbarco. Fece però presente che nell'attesa occorreva prima risolvere due difficili problemi: ovvero migliorare il decentramento degli aerei sui campi e realizzare un più efficiente servizio di ricognizione strategica⁷⁵. Per inciso, questo servizio negli ultimi due mesi e mezzo era costato ai reparti da ricognizione tedeschi perdite pari al 120% della loro forza⁷⁶. Kesselring ammise che per ridurre queste perdite l'aviazione tedesca e quella italiana avrebbero dovuto

73 Superaereo Ufficio Operazioni n.1B/10506, 1 Luglio 1943. Telegramma ai comandi Squadre Aeree ed Aeronautiche Sicilia e Sardegna, oggetto: "Apprezzamento della situazione", AUSSMA S4 SL1 B-1 39/1.

74 Quando l'invasione effettivamente ebbe inizio Supermarina ordinò alle forze navali di tenersi pronte a muovere da La Spezia e Genova per affrontare il nemico. Ma alla mattina dell'11 luglio l'ordine fu revocato con l'assenso di Mussolini (Giorgerini G. op. cit. p. 403).

75 "Verbali delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, vedi pp.142, 149, 162, 163.

76 "Verbali delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.171. I dati delle perdite dei ricognitori della Luftflotte.2 furono forniti da von Rietthofen in un riunione successiva.

eseguire azioni con bombardieri e caccia bombardieri contro le basi aeree avversarie. Non fu però in grado di indicare con quali mezzi poteva realizzare questo progetto, visto che tutti i suoi reparti erano già impegnati contro i porti nordafricani. Infine osservò che in caso di sbarco, la grande superiorità aerea nemica avrebbe *“reso alquanto difficili”* spostamenti diurni delle truppe, e che pertanto *“le divisioni schierate sull’altopiano avrebbero potuto difficilmente portarsi fino alla costa”*. Per inciso, queste previsioni si dimostrarono esatte non solo in Sicilia, ma successivamente anche nel Golfo di Salerno.

Comunque, quando la discussione arrivò al nocciolo, ovvero quando Kesselring dovette chiarire ad Ambrosio con quali mezzi la Luftwaffe avrebbe potuto realizzare le azioni contro porti ed aeroporti nemici, il feldmaresciallo informò che erano in arrivo uno stormo da bombardamento per azioni su obiettivi tra Bengasi ed Algeri, ed uno o forse due gruppi di distruttori Fw.190 per la difesa della costa. Confermò inoltre che sarebbero stati dati i mezzi per completare l’equipaggiamento del 4° Gruppo caccia (italiano) e potenziare i Gruppi Caccia (italiani) 3° e 150°⁷⁷.

Kesselring non disse però che, anche con i reparti e velivoli promessi, né la Luftflotte.2 né la Regia Aeronautica avrebbero potuto incrementare sostanzialmente le difese della Sicilia né tantomeno disporre delle forze necessarie per sferrare attacchi della necessaria potenza contro i centri di ammassamento delle forze d’invasione e contemporaneamente eseguire quelle azioni di contro aviazione, indispensabili per ridurre, almeno in parte, la schiacciante superiorità anglo americana.

Alla fine di giugno la situazione delle forze italiane disponibili per la difesa della Sicilia era pressoché identica a quella lasciata da Roatta. Le divisioni mobili erano le solite “Livorno” e “Napoli”, inquadrare nel XVI Corpo d’Armata scaglionato nella zona orientale dell’isola, l’“Assietta” ed l’“Aosta”, inquadrare nel XII Corpo d’Armata nella zona occidentale, più cinque divisioni, due brigate ed un reggimento tutti definiti “costieri”. La prevista sesta divisione costiera fu disponibile solo alla vigilia dell’invasione e fece appena tempo a prendere posizione. Ma data la qualità dei comandi, dei quadri e della truppa delle unità costiere, la povertà del loro armamento, lo scarso addestramento e la mancanza di mezzi di trasporto, era prevedibile che avrebbero potuto offrire solo una limitata resistenza sulla linea del litorale e non avrebbero dato alcun contributo nei combattimenti dell’interno.⁷⁸ Nessuna unità italiana, neppure quelle mobili, aveva una precedente esperienza di combattimento.

Le divisioni “Napoli” ed “Aosta”, erano sotto organico, difettavano di addestramento e mancavano di artiglierie moderne, inoltre essendo il 75% della truppa reclutato in Sicilia, risentivano maggiormente della situazione ambientale, essendo naturale - come scrisse il generale Faldella, capo di stato maggiore della 6ª Armata - *“che [i militari locali] fossero indotti a preoccuparsi della sorte delle loro famiglie in caso di sbarco sulle coste dell’isola”*⁷⁹. La divisione “Assietta” era afflitta dagli stessi problemi di “Napoli” ed “Aosta”, salvo che nella sua truppa i militari isolani erano in minoranza. L’unica divisione bene addestrata, a pieni organici e svincolata da problematiche locali, era la “Livorno”, che a suo tempo era stata selezionata insieme alla divisione paracadutisti “Folgore” per il progettato e mai realizzato sbarco a

77 “Verbalì delle riunioni tenute da capo di SM Generale”, Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943, p.162. Nel testo del verbale è citato due volte 4° Gruppo caccia, la prima per puntualizzare che ne sarebbe stata migliorata l’efficienza, la seconda per comunicare che sarebbe stato potenziato. Non esistendo in quel periodo in Italia un 4° Gruppo Caccia germanico, è da supporre che si trattasse sempre del 4° Gruppo Caccia Terrestre della R.A. (n.d.A.)

78 Circa la qualità di queste unità “costiere” riferiamo alcuni giudizi del generale Attilio Quercia, già capo di Stato Maggiore del XII C.A. in Sicilia: *“I comandanti erano di massima Generali di Brigata che avevano raggiunto tale grado nella riserva [...] che difettavano di preparazione professionale aggiornata. [...] I quadri nella quasi totalità provenivano dalla riserva o dagli ufficiali di complemento. Molti di essi erano carichi di anni [...] senza preparazione professionale aggiornata o inesperti. [...] La truppa era costituita in gran parte da classi anziane [...] e per il 70% proveniva dal reclutamento regionale. Non disponevano di mezzi di trasporto ad eccezione di un certo numero di biciclette [...] Le divisioni erano distinte con un numero, senza tradizioni. In sintesi, le truppe in parola avevano scarsa capacità combattiva”* (riportato in Santoni, op. cit. p.86).

79 Faldella E. “Lo sbarco e la difesa della Sicilia”, p.58.



A sinistra: Il generale Rodt comandante della 15^a Divisione Panzergrenadier "Sizilien".

A fianco: Il generale Frido von Senger und Etterlin, inviato da Hitler per assumere la responsabilità della difesa della Sicilia. Cattolico e terzario francescano, ma militare di carriera, von Senger dopo la Sicilia assunse il comando del XIV Panzerkorps, divenendo celebre per l'accanita difesa di Cassino.

Malta. Infatti la "Livorno", per quanto equipaggiata con armi poco moderne, fu quella che si batté meglio al momento dell'invasione.

In totale la 6^a Armata schierava circa 170.000 uomini variamente efficienti al combattimento, includendo nel totale anche i gruppi di difesa degli aeroporti. Era invece molto migliorata rispetto al mese precedente, ma non nella misura desiderabile, la situazione delle forze mobili germaniche. La Panzergrenadier Division.15 "Sizilien" era stata formata con reparti originariamente destinati all'Afrika Armée, inoltre erano già arrivati alcuni reparti della Panzerdivision "Hermann Göring" di paracadutisti della Luftwaffe. I tedeschi avevano inoltre circa 30.000 militari della Luftwaffe e dei servizi della Wehrmacht, che tuttavia erano ritenuti dal loro comando di scarsa utilità nelle operazioni in quanto privi di mezzi di trasporto e non addestrati come truppe combattenti⁸⁰. Per rendere più pronto ed efficace l'intervento della "Sizilien", il comando della divisione aveva formato tre gruppi da combattimento reggimentali, di cui uno schierato ad oriente presso Caltagirone, uno ad occidente e l'ultimo tenuto in riserva, al centro dell'isola presso Caltanissetta.

Il 9 giugno, il colonnello Henkel, capo di stato maggiore della "Sizilien", si era recato al comando della 6^a Armata per proporre a nome del comandante della divisione di schierare in prossimità di Gela e Catania due dei gruppi da combattimento e di mettere immediatamente in movimento il terzo gruppo da occidente ad oriente al primo accenno di sbarco. La sua proposta era fondata sulla previsione che l'invasione sarebbe molto probabilmente iniziata nelle zone di Gela e Catania, in quanto il loro retroterra era favorevole all'impiego di mezzi meccanizzati, inoltre nella loro area c'erano molti buoni aeroporti ed anche buone basi per i rifornimenti, come i porti di Catania e Siracusa⁸¹. L'analisi di Henkel non solo era corretta, ma - come i fatti dimostrarono - esatta. Tuttavia per timore che l'immediato contrattacco - che i tedeschi intendevano lanciare contro la prima ondata d'invasione impegnasse prematuramente l'esigua riserva costituita dalle loro unità (all'epoca la "Hermann Göring" doveva ancora arrivare in Sicilia) - Guzzoni non accettò la proposta, autorizzando solo una soluzione di compromesso, che in pratica modificava appena parzialmente lo schieramento dei gruppi da combattimento della "Sizilien".

Il 26 giugno successivo Guzzoni ed il feldmaresciallo Kesselring si incontrarono ad Enna, presso il comando della 6^a Armata, per definire gli ultimi dettagli del piano di difesa.⁸² Kesselring era accompagnato dal generale Frido von Senger und Etterlin, che sebbene fosse stato inviato da Hitler per assumere la

80 Von Senger und Etterlin, op. cit. p. 213.

81 Faldella E. "Lo sbarco e la difesa della Sicilia", pp. 67 - 68.

82 L'anno dopo, al comando del XIV Corpo Corazzato, von Senger sarebbe stato l'artefice della lunga e strenua difesa di Cassino. N.d.A.

responsabilità della difesa della Sicilia, compariva come ufficiale di collegamento presso comando della 6ª Armata. Racconta von Senger, che Kesselring si comportò con molto tatto con Guzzoni *“limitandosi a dare qualche consiglio”*, tuttavia riuscì a fare accettare uno schieramento delle truppe tedesche diverso da quello proposto dal comandante della 6ª Armata, che invece voleva tenere le due divisioni germaniche nella parte orientale dell'isola in funzione di riserva. Ciò in considerazione del fatto che erano le migliori unità disponibili quanto a mobilità e potenziale offensivo. Secondo Guzzoni, le divisioni italiane dovevano limitarsi a contenere il nemico, lasciando a quelle tedesche il compito di fare massa nel punto più opportuno per contrattaccare l'avversario dove le probabilità di successo sarebbero state maggiori. Guzzoni aveva molta fiducia nelle capacità offensive delle divisioni tedesche, di cui aveva valutato il potenziale offensivo un cinquanta per cento di quelle alleate, contro il venticinque per cento assegnato alle sue divisioni mobili⁸³. Nonostante le argomentazioni di Guzzoni, Kesselring sostenne con decisione la necessità di contrattaccare immediatamente il nemico sulle spiagge per coglierlo nel momento in cui era ancora debole.

Il parere di Kesselring alla fine prevalse, anche contro i consigli di von Senger e del generale Rodt comandante della 15ª Divisione, che ritenevano errata la decisione⁸⁴. Di conseguenza la *“Sizilien”* fu trasferita all'estremità occidentale dell'isola nella regione di Salemi, mentre la *“Hermann Göring”*, i cui ultimi reparti stavano ancora arrivando, si radunò nella zona sud orientale nei pressi di Caltagirone. La *“Hermann Göring”*, che fra le due divisioni tedesche era la meno potente e peggio addestrata, in realtà fu l'unica unità dislocata nella posizione giusta per intervenire rapidamente contro la testa di sbarco di Gela, dove poi combatté con il coraggioso concorso della divisione *“Livorno”*. Invece con lo schieramento proposto da Guzzoni, il nemico sarebbe subito stato affrontato dall'efficientissima *“Sizilien”*. Anche così l'esito finale della campagna non sarebbe mutato. La preponderanza dei mezzi messi in campo dagli Alleati avrebbe annullato in un tempo più o meno breve i vantaggi ottenuti dalla maggiore concentrazione iniziale delle forze tedesche⁸⁵. Kesselring riuscì anche a vincere la riluttanza di Guzzoni sull'immediato ed autonomo intervento delle unità tedesche. Sicché i loro comandanti vennero autorizzati, *“appena avessero riconosciuto l'obiettivo della flotta d'invasione, ad iniziare immediatamente le operazioni contro il nemico”*⁸⁶.

Durante la riunione ad Enna si parlò molto poco della situazione aerea, ma un acuto osservatore come Frido von Senger und Etterlin, sebbene presente in Sicilia da soli tre giorni, si era già formato al proposito una opinione piuttosto precisa: *“Il nemico aveva già da settimane il dominio completo dello spazio aereo. La maggiore parte delle nostre forze aeree dislocate in Sicilia era stata distrutta a terra”*⁸⁷.

83 Von Senger und Etterlin, op. cit. p. 211.

84 Von Senger und Etterlin, op. cit. p. 216.

85 Von Senger und Etterlin, op. cit. p. 217.

86 Kesselring A. op. cit. p. 169.

87 Von Senger und Etterlin, op. cit. p. 212.

Difendersi è molto più difficile che attaccare
(da "Shichinin no Samurai" di Akira Kurosawa)

Capitolo XII

La neutralizzazione delle difese siciliane

La ricognizione alleata nei preparativi dell'invasione

Gli attacchi alle comunicazioni marittime nel Tirreno

Battaglie aeree sulla Sardegna

L'offensiva contro le basi aeree della Sicilia
ed i suoi centri di comunicazione col continente

Messina 25 giugno 1943, scacco matto alla Jagdwaffe Sizilien

Quattordici giorni all'invasione

Sette giorni all'invasione (Dx-7)

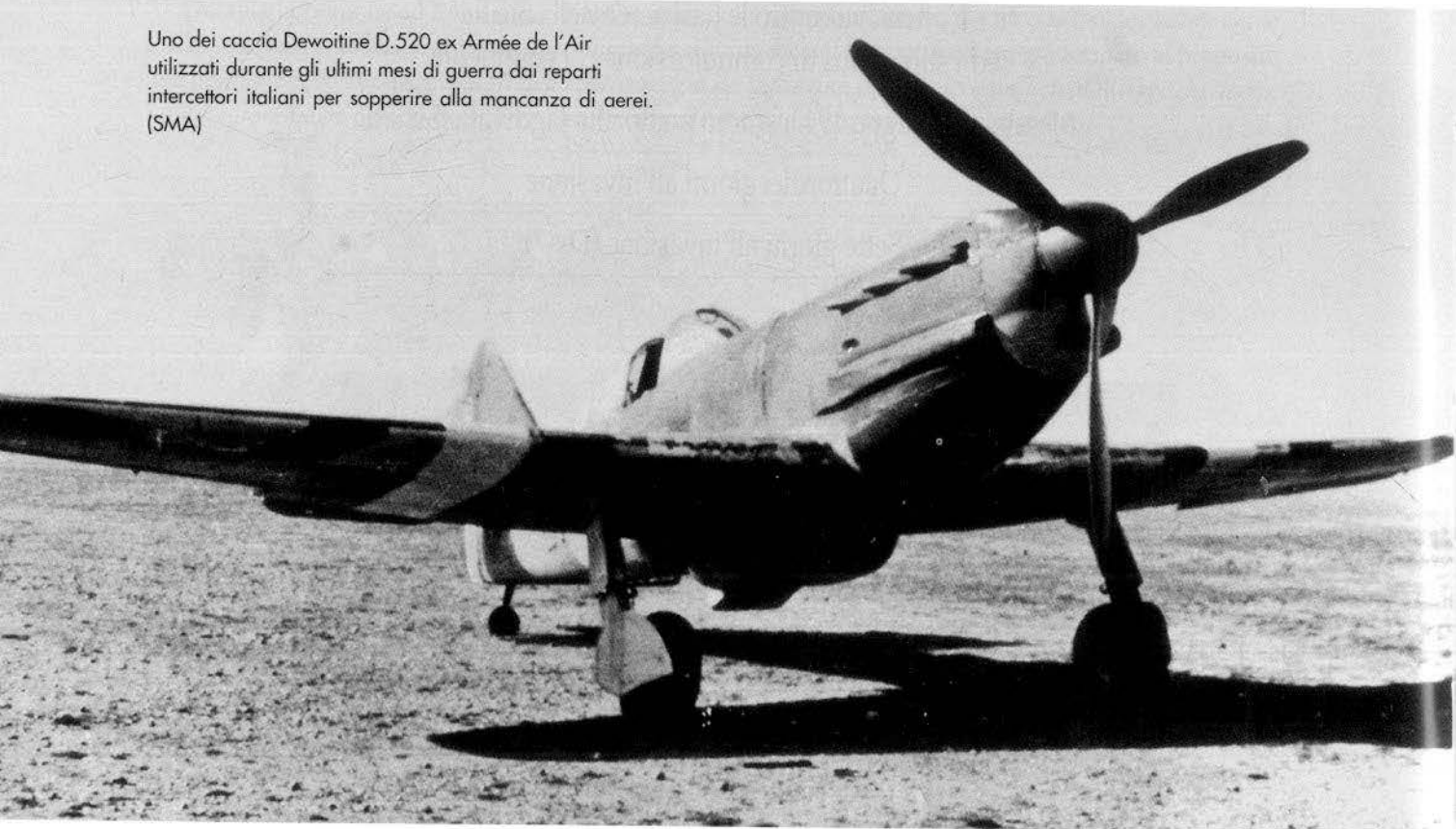


F-5B, versione da ricognizione fotografica del Lockheed P-38 (USAF).

Beaufighter catturato in valutazione a Guidonia
(collezione Ferdinando Pedriali).



Uno dei caccia Dewoitine D.520 ex Armée de l'Air
utilizzati durante gli ultimi mesi di guerra dai reparti
intercettori italiani per sopperire alla mancanza di aerei.
(SMA)



La ricognizione alleata nei preparativi dell'invasione

Dopo la resa di Pantelleria l'aviazione alleata aveva potuto dedicarsi interamente a preparare l'invasione della Sicilia. Al fine di creare incertezza circa il vero obiettivo della loro prossima mossa gli alleati distribuirono i loro attacchi su una area molto vasta, battendo però con particolare insistenza i centri di comunicazione e gli aeroporti della Sicilia, della Sardegna e dell'Italia Meridionale.

L'individuazione degli obiettivi e l'aggiornamento della relativa lista era compito del Northwest African Photographic Reconnaissance Wing (NAPRW)¹, che ogni giorno forniva una precisa situazione circa la posizione, la consistenza e gli spostamenti delle forze aeree, terrestri e navali dell'Asse e del loro sistema di comunicazioni logistiche. La raccolta degli elementi necessari ai pianificatori dell' "Operazione Husky" fu avviata il 1° marzo, con l'invio a Malta di un distaccamento del 12th Photo Reconnaissance Squadron che, affiancato allo Wing 248 della RAF, si mise al lavoro per completare l'intera mappatura della Sicilia. Fra il 15 maggio ed il 10 luglio i ricognitori eseguirono più di 500 missioni, nel corso delle quali completarono la mappa dell'isola, aggiornarono le informazioni relative ai principali porti fra il parallelo di Gibilterra e la linea Corfù - Tripoli, fotografarono almeno due volte al giorno le basi della flotta italiana e fornirono agli Alleati una quasi esatta situazione dei reparti aerei stanziati sugli aeroporti della Sicilia, della Sardegna e dell'Italia.

I 25.426 chilometri quadrati della Sicilia furono riprodotti su una enorme mappa, scala 1:50.000, di metri 6 x 3,8, ricavata assemblando le centinaia di fotografie riprese dai ricognitori. Le missioni degli aerei del NAPRW non erano state sempre facili, perché almeno nove volte su dieci erano state contrastate dalla caccia italo tedesca o dalla difesa contraerea, che specialmente nelle aree di Trapani e Palermo, aveva dimostrato la capacità lanciare i suoi proiettili con sorprendente precisione anche alle quote superiori ai 10.000 metri ove volavano i ricognitori².

Per stimare con esattezza l'entità delle forze della Luftwaffe e della Regia Aeronautica, almeno una volta settimana tutti gli aeroporti delle isole e della penisola italiana venivano tutti rilevati ogni quattro ore. La massa delle dettagliate informazioni necessarie al bombardamento pesante erano raccolte eseguendo speciali e frequenti rilievi dei porti, delle aeree industriali e delle linee di comunicazione³. Per avere una idea della sorprendente precisione raggiunta dai metodi di rilievo fotografico del NAPRW utilizzati per valutare la situazione delle forze aeree dell'Asse, basta esaminare le stime effettuate il giorno precedente il D-Day (invasione della Sicilia). In Sardegna la ricognizione aveva rilevato la presenza di 145 aerei tedeschi e 120 italiani, fra caccia e bombardieri. In Sicilia erano stati rilevati 365 aerei tedeschi e 235 italiani, mentre sui campi della penisola italiana a nord del 41° parallelo erano stati rilevati 195 aerei tedeschi e

1 Unità mista composta dal 3rd Photo Reconnaissance Group (FRG) e dal 682 Squadron (RAF).

2 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV p.45, AFHRA A-6202.

3 Craven & Cate, op. cit. Vol. II p.441.

390 italiani, per un totale di 1.450 velivoli, di cui 705 tedeschi e 745 italiani⁴. L'errore fra le stime del NAPRW e la reale situazione delle forze aeree italo tedesche era di appena 5,85 punti percentuali, come confermato dalle situazioni della Regia Aeronautica e della Luftwaffe. Infatti tra il 9 ed il 10 luglio i reparti aerei tedeschi in Italia e nelle grandi isole schieravano circa 800 aerei fra caccia e bombardieri, mentre la Regia Aeronautica ne aveva esattamente 822⁵. La sorprendente precisione dei rilievi del NAPRW era dovuta in eguale misura alla dovizia dei mezzi, all'addestramento degli equipaggi, alla perfezione delle apparecchiature fotografiche, alla preparazione del personale addetto alla interpretazione dei fotogrammi ed infine ai suoi eccellenti velivoli, appositamente modificati ed equipaggiati per le specifiche missioni che dovevano svolgere. L'equipaggiamento del 3rd FRG era costituito da quadrimotori B-17 e veloci bimotori M-4 e M-5 per le ricognizioni strategiche e da monomotori P-51A per quelle tattiche. Gli M-4 ed M-5 erano versioni da ricognizione a grande autonomia ed alta quota operativa del P-38 Lightning, mentre i P-51A erano versioni del più celebre "Mustang" ottimizzate per la ricognizione tattica a bassa quota, dotate inoltre di una non trascurabile capacità di autodifesa.

Gli attacchi alle comunicazioni marittime nel Tirreno

La metodicità con la quale l'aviazione anglo americana seguiva i suoi piani per neutralizzare le capacità di resistenza della Sicilia, non le aveva impedito di eseguire anche una serie di incursioni nell'alto Tirreno, mirate soprattutto ad intralciare le comunicazioni marittime fra la penisola e la Sardegna e nel contempo tenere sotto pressione obiettivi strategici come il porto di La Spezia, base della Squadra da Battaglia italiana, nonché lo strategico porto di Livorno e le sue raffinerie. Alle sporadiche, ma pesantissime incursioni effettuate dai quadrimotori delle forze aeree strategiche, si erano aggiunte le numerose ricognizioni offensive effettuate da veloci bimotori della North African Coastal Air Force (NACAF), cui nelle settimane precedenti l'invasione della Sicilia fu affidato il compito di intercettare qualsiasi natante da trasporto nelle acque a nord dell'isola.

Il 13 giugno, Beaufighters dello Squadron 252 in azione contro un piccolo convoglio in navigazione lungo le coste siciliane furono intercettati da Bf.109 italiani, che dispersero gli attaccanti abbattendone uno in mare⁶. Fra il 22 di giugno ed il 2 luglio i Beaufighters della NACAF affondarono tre navi di piccolo cabotaggio ad est della Sardegna e danneggiarono altre tre navi nel Tirreno, ma in qualche occasione dovettero fare i conti con inattese reazioni. Il 21 giugno una coppia di Beaufighters stava eseguendo una ricognizione offensiva di routine lungo le coste toscane. A quell'epoca la difesa aerea del Mar Ligure e dell'Alto Tirreno era affidata a reparti intercettori della Regia Aeronautica equipaggiati con materiale raccogliuccio. Sulle basi di Sarzana - Luni, Metato (Migliarino Pisano), ed Albenga erano stati schierati

4 Axis Order of Battle as 9 July 1943, in "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, narrative § 76. AFHRA A-6192.

5 Situazione della Luftwaffe alla data del 10 luglio 1943 elaborata dell'A. in base a "RAF - The Sicilian Campaign June - August 1943", Appendix 3, AFHRA 23364, i cui dati provengono da documenti della Luftwaffe. La situazione della Regia Aeronautica al 9 luglio 1943 è stata elaborata dall'A. in base a: G. Santoro, "L'Aeronautica Italiana nella II Guerra Mondiale", p.533; Diario Storico R. Aer., Diario Storico Aeronautica Sardegna, Raccolta Varie N°2 -1943, Relazioni Operative 3^a e 4^a Aerosquadra, Relazioni Critiche - N°1098 TER, AUSSMA. Superaereo, telegrammi vari luglio 1943, Cart.SL-1-10 AUSSMA. Uff. Operazioni prot. N.IB/9326 2 giugno 1943, Costituzione Raggruppamento Aerosiluranti, da "Mattesini e Cermelli, "Le direttive di Superaereo". Vol.2 Tomo II, p.884. Ibidem: Armamento su velivoli tedeschi, prot.6/9024, 4 giugno 1943, Vol."T.II, p.886.

6 Cfr.: Arena N. op. cit. vol. 4, p.245.

i Gruppi Intercettori 8°, 2°, 59° e 13° con una ottantina di caccia fra MC.200, Re.2001, Dewoitine 520 e CR.42⁷. Il reparto più omogeneo e numericamente più forte era l'8° Gruppo, le cui tre squadriglie 92^a, 93^a e 94^a, tutte concentrate sul campo di Sarzana, disponevano di una quarantina di MC.200⁸. Il 28 maggio ed il 5 giugno l'8° Gruppo si era battuto con molto coraggio, ma senza successo contro le formazioni di quadrimotori che avevano bombardato Livorno e La Spezia.

Il 5, quando i B-17 avevano attaccato la Squadra da Battaglia ancorata nella rada di La Spezia, alcuni MC.200 delle squadriglie 92^a e 93^a si erano levati in volo da Sarzana, mentre una dozzina di caccia – una miscelanea di MC.200 e CR.42 più un MC.202 – del 13° Gruppo Autonomo era decollata da Metato⁹. Ma – come ricorda uno dei giovani piloti del 13° – *nonostante l'intera salita fatta col "+100" ed il "supergiri" all'elica, ogni astuzia non era valsa a raggiungere gli ultimi quadrimotori, che dovevano essere sopra i 7.000 metri*¹⁰.

Conoscendo la qualità dei caccia cui era affidata la difesa dell'Alto Tirreno è probabile che pochi piloti anglo americani pensassero a spiacevoli sorprese. Ma a conferma che ogni regola ha la sua eccezione, il 21 giugno la sorpresa arrivò da un isolato MC.200 dell'8° Gruppo, che ebbe l'inaspettata opportunità di mettere a segno un colpo maestro a spese del Coastal Air Command. Le sue prede furono due Beaufighters, che per quanto corazzati e bene armati, si dimostrarono molto meno ostici dei B-17F che il pilota del Macchi, s.ten. Costantino Petrosellini, aveva già affrontato all'inizio del mese.

*"Il 21 giugno 1943 - racconta Petrosellini - mi era stato ordinato di scortare una piccola petroliera italiana, che doveva attraccare al porto di Livorno. Il sole stava calando, volavo a circa 2.000 metri sopra il mare, quando improvvisamente notai sull'acqua spruzzi di colpi approssimarsi alla petroliera. Girai lo sguardo e più in basso vidi una coppia di Beaufighters lanciati all'attacco della nave. Eseguii immediatamente una affondata, ma mentre mi accingevo a sparare loro si divisero. Uno eseguì una perfetta virata con le ali a 90°, mentre l'altro eseguì una virata alquanto piatta. Notai la manovra, pertanto decisi di attaccare quest'ultimo, dato che appariva il meno abile. Doveva infatti essere un novellino perché cercò di squagliarsela volando diritto a tutto gas verso l'isola della Gorgona senza un abbozzo di manovra evasiva. Mi bastarono poche raffiche per abbatterlo. Poi iniziai a cercare l'altro nell'incipiente crepuscolo. L'altro pilota era senz'altro un molto più bravo, ma per mia fortuna non era un buon tiratore. La sua prima raffica mi mancò. Appena vidi il fiume di traccianti delle sue armi passare sulla mia testa virai il più stretto possibile a sinistra. L'altro che, oltre ad essere un bravo pilota era pure scaltro, se la svignò istantaneamente evitando un combattimento manovrato in cui avrebbe sicuramente avuto la peggio"*¹¹.

Una settimana dopo Petrosellini insieme ad altri due MC.200 dell'8° Gruppo affrontò una formazione di circa venti bimotori Baltimore: *"Il 28 giugno 1943 nelle prime ore del pomeriggio ero di servizio di allarme sul campo di Sarzana con una pattuglia di tre velivoli, che costituivano la prima difesa contro gli attacchi dei bombardieri americani contro la nostra flotta ancorata a La Spezia. Normalmente le formazioni che ci attaccavano erano costituite da non meno di cinquanta velivoli, mentre tutta la "difesa aerea della piazzaforte" poggiava sui nostri pochi ed antiquati MC.200, visto che i caccia migliori come i pochi MC.202 ed i rari MC.205 dovevano combattere in Sicilia e Calabria. Ritornando a quel 28 giugno, stavo seduto al posto di pilotaggio del mio MC.200 quando il telefono della tenda d'allarme aveva cominciato a trillare mentre dalla torre di controllo si levava il razzo rosso che significava "decollo immediato di un solo velivolo". Salendo a tutto motore mi misi in contatto col carro "1000", ossia col centro opera-*

7 Vedi: G. Santoro, "L'Aeronautica Italiana nella II Guerra Mondiale", p.533; Raccolta Varie N°2 -1943, Relazioni Operative 3^a e 4^a Aerosquadra, Relazioni Critiche - Uff. Operazioni prot. N.IB/9326 2 giugno 1943.

8 Vedi: G. Santoro, "L'Aeronautica Italiana nella II Guerra Mondiale", p.533; Raccolta Varie N°2 -1943, Relazioni Operative 3^a e 4^a Aerosquadra, Relazioni Critiche - Uff. Operazioni prot. N.IB/9326 2 giugno 1943.

9 Fernando Malvezzi, "Operazioni fino all'armistizio 8/9/1943", in Ala Tricolore luglio - ottobre 1998.

10 Fernando Malvezzi, "Operazioni fino all'armistizio 8/9/1943", in Ala Tricolore luglio - ottobre 1998.

11 Testimonianza all'A. del comandante Costantino Petrosellini, Roma 20 novembre 2001.



Re.2001 della 394^a Squadriglia, 160° sull'aeroporto di Venafiorita, giugno 1943. Accanto agli aerei il tenente pilota Francinelli. In mano a buoni piloti i Re.2001 ottennero buoni successi, abbattendo anche alcuni più veloci P-38. (pgc.Aldo Brovarone).



Due giovani piloti del 51° Stormo, i sottotenenti Caracciolo e Martinelli che si distinsero nei combattimenti contro le formazioni che attaccarono la Sardegna nell'estate 1943. (pgc. Conte Paolo Paravicini).

mi sotto. Ma una mia terza raffica colpì i suoi piani di coda. Nel frattempo avevamo perduto quota, abbassandoci sul mare ove c'era una leggera foschia. Improvvisamente lo persi di vista. Rientrai a Sarzana rimanendo nel dubbio se fosse finito in mare oppure fuggito, finché nel pomeriggio mi avvisarono che il Baltimore da me colpito era caduto in mare. L'intero equipaggio di quattro uomini era sopravvissuto ed era stato recuperato da una nostra motosilurante". Fui autorizzato ad incontrare questi aviatori. Li trovai all'aeroporto di Pisa ancora fradici ed infreddoliti entro le combinazioni di volo, pertanto ottenni per loro vestiario asciutto, indi li portai a pranzo alla mensa. Il loro comandante, un Flight Lieutenant, mi chiese di non consegnarli ai tedeschi. Cosa che ottenni parlando col maresciallo dei carabinieri dell'aeroporto. Nel novembre dello stesso anno, a seguito degli eventi il mio Gruppo in uno dei suoi tanti trasferimenti atterrò a Chinisia, dove un piccolo gruppo di ufficiali dell'R.A.F cominciò a guardare con attenzione il mio apparecchio. I nostri specialisti, come d'uso avevano dipinto sulla coda del Macchi piccole sagome degli aerei che avevo abbattuto. Fra queste c'era quella del Baltimore di Pisa con la relativa data. In fondo al campo c'era uno schieramento di Baltimore appartenenti allo stesso Squadron di quello da me abbattuto. Gli inglesi vollero notizie e quando raccontai tutto il fatto vollero accompagnarmi dal loro comandante

tivo collegato col radiolocalizzatore "Freya" tedesco piazzato sull'isola del Tino. Mi comunicarono che un aereo nemico isolato era stato segnalato in avvicinamento da Sud ad alta quota, probabilmente sulla direttrice Livorno Pisa. Salii sino a 7.000 metri, ossia alla massima quota operativa dell'MC.200, dove la sua manovrabilità era ancora accettabile. Una volta su Livorno guardai tutto attorno senza avvistare alcun velivolo, pertanto cominciai ad incrociare lentamente sulla zona onde avvistare l'aereo segnalato. Dopo un paio di giri scorsi un bimotore a circa 5.000 metri. Sulle prime mi sembrò uno Ju.88, ma mentre mi avvicinavo notai coccarde rosso blu sulle ali e subito dopo riconobbi la sagoma di un Baltimore. Eseguii un rovesciamento e lo attaccai in picchiata. Il pilota britannico si accorse troppo tardi del mio attacco, comunque con una rapida virata a destra gli riuscì di mandare a vuoto la mia prima raffica. Fortunatamente andò a vuoto anche la raffica sparata dalle due Browning 0.5" della torretta dorsale del bimotore mentre questo si sottraeva al mio tiro. Stringendo la virata del mio MC.200 mi trovai nuovamente in posizione utile per sparare. Questa volta le mie SAFAT centrarono l'ala destra del britannico che cominciò a perdere carburante, indi si rovesciò tentando di passar-

*che mi ringraziò per ciò che avevo fatto per i suoi uomini*¹².

Poche ore più tardi una imponente formazione di cento-nove B-17 colpì duramente il porto e le raffinerie di Livorno, incontrando un solo temerario MC.200, che effettuò un'unica



Monserato giugno 1943. Macchi MC.202 del 51° Stormo (pgc. Conte Paolo Paravicini).

passata ad alta velocità con le 12,7 fiammeggianti attraverso una pattuglia di tre aerei distaccata dal grosso della formazione. Come era prevedibile, l'arrischiato attacco non produsse alcun effetto sui pesanti quadrimotori¹³. Intercettazioni come questa, effettuate da reparti sprovvisti di aerei adeguati al compito sono un chiaro esempio della estrema debolezza della difesa aerea del territorio nazionale sopra il parallelo di Napoli.

L'azione degli aerei del Coastal Air Command era particolarmente insidiosa nelle acque siciliane, dove anche i più piccoli convogli dovevano essere sempre scortati da aerei della ricognizione marittima, non solo in funzione antisommergibile, ma anche come difesa contro gli aerosiluranti. In vicinanza dei porti la scorta veniva integrata da coppie di caccia che, essendo pochi, potevano dare solo saltuariamente la loro protezione contro le improvvise puntate dei Beaufighter e dei Beaufort britannici.

Il 21 giugno, il convoglio "Nerucci" formato da piccoli mercantili scortati da cacciasommergibili, stava navigando verso Palermo con la scorta di tre Cant.Z 506 della ricognizione marittima, che periodicamente si davano il cambio. Poco prima delle 14,00, mentre le navi si trovavano a circa 40 miglia a Nord Est di Palermo, l'aeroporto di Boccadifalco aveva ricevuto l'urgente richiesta di una scorta caccia in quanto era stato avvistato un ricognitore nemico. Subito era decollata una coppia di Mc.202 del 151° Gruppo, pilotati dal maresciallo Montanari e dal sergente maggiore Imberti, che al loro arrivo trovarono che il convoglio era già stato attaccato da quattro aerosiluranti. Il lento e poco armato Cant.Z 506 di turno aveva dovuto assistere impotente al lancio dei siluri, tre dei quali avevano fallito il bersaglio, mentre il quarto aveva colpito in pieno uno dei caccia sommergibili affondandolo pressoché all'istante. Tuttavia il lento idrovolante si era trovato in una posizione, da cui aveva potuto utilizzare la 12,7 della torretta dorsale, infliggendo il colpo di grazia ad un attaccante già colpito dalla reazione di un caccia sommergibile. Mentre l'ultimo aerosilurante stava abbandonando la scena, erano sopraggiunti i caccia di Montanari ed Imbeni, che dopo un veloce inseguimento, avevano raggiunto e mitragliato il ritardatario, ma nonostante avessero esaurito praticamente tutto il munizionamento, non erano riusciti ad abbatterlo. Sebbene colpito, l'aerosilurante aveva continuato la sua fuga sinché, grazie ad una provvidenziale bruma, si era dileguato lasciando i due cacciatori alquanto incerti sulla sua sorte¹⁴.

Nella mattinata del 28 giugno i B-17 del NASAF attaccarono Livorno per la seconda volta nel giro di un mese. Anche questa volta una sezione di Macchi MC.200 dell'8° Gruppo appoggiati da alcuni D.520 decollati da Metato, tentarono di attaccarli. Come prevedibile l'azione delle fortezze volanti venne solo leggermente disturbata¹⁵.

12 Testimonianza all'A. del comandante Costantino Petrosellini, Roma 20 novembre 2001. Vedi anche: Giuseppe Pesce "L'8° Gruppo Caccia in due conflitti mondiali", SMA US, Roma 1975, p.74.

13 RAF Narrative - The Sicilian Campaign June August 1943, AFHRA 23364, p.39.

14 Aerosicilia a Superaereo, telegramma 2544 X 23/6 2240. AUSSMA SL4/41.

15 Pesce Giuseppe, "L'8° Gruppo Caccia in due conflitti mondiali", Ufficio Storico S.M.A., Roma 1975, p.74.



Un MC.202 atterrato fuori campo dopo i combattimenti del 18 giugno 1943 nella zona di Olbia. (pgc. conte Paolo Paravicini)

Battaglie aeree sulla Sardegna

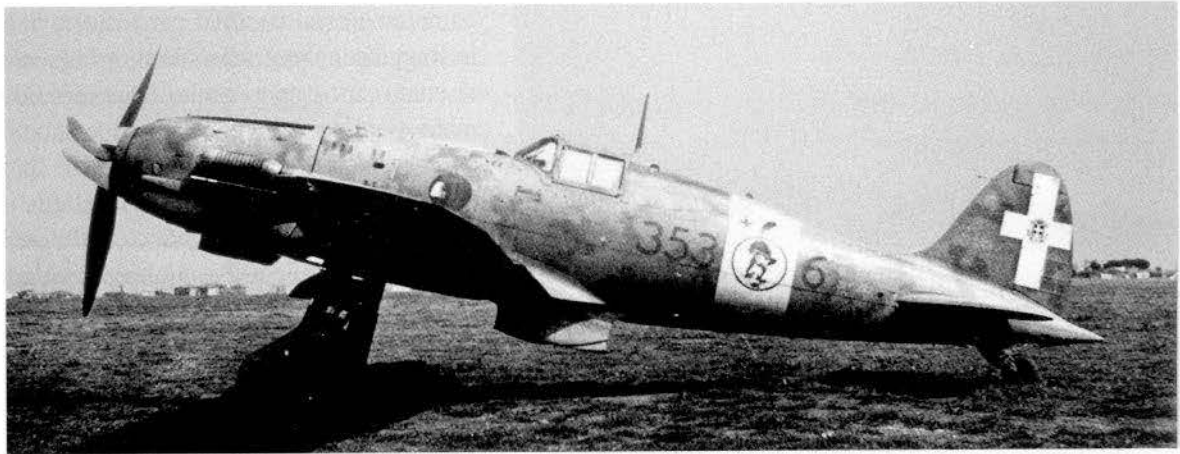
Subito dopo la fine delle operazioni in Tunisia, l'attenzione della NAAF si era concentrata soprattutto sulla Sardegna, dai cui aeroporti decollavano gli aerei che quasi ogni notte colpivano i porti del Nord Africa ed i convogli in navigazione nel Mediterraneo occidentale¹⁶. Nella seconda metà di maggio i Bomber Group avevano sferrato pesanti attacchi contro questi campi per metterli fuori uso, anche come campi intermedi per i bombardieri e gli aerosiluranti italiani e tedeschi, che avevano le loro basi nell'Italia centro settentrionale¹⁷. La prima serie di attacchi si era praticamente conclusa il 28 maggio, quando le ricognizioni avevano accertato che Decimomannu era inservibile perché la maggiore parte dei suoi impianti erano stati distrutti e tutte le piste erano state messe fuori uso da centinaia di crateri di bombe. Anche l'aeroporto di Villacidro era stato danneggiato, perciò, mentre il grosso delle forze aeree anglo americane spostava i suoi attacchi sugli aeroporti siciliani, quelli sardi godettero di una relativa tregua sino alla seconda metà di giugno, con l'eccezione di Monserrato, Capoterra e Villacidro, dove alcuni sporadici attacchi causarono danni di poco conto alle strutture aeroportuali, però distrussero due MC.202. Il 12 giugno cacciabombardieri P-38 della XII A.F. cercarono di mettere fuori uso il radar Freya a lunga portata, che la Luftwaffe aveva installato a Capo di Pula. Essendo l'impianto strategicamente posizionato all'estremo sud della Sardegna, l'attacco era stato studiato per togliere di mezzo uno dei pochi radar capaci di rilevare le formazioni nemiche appena esse varcavano le coste tunisine¹⁸. Uno dei Lightning partecipanti all'azione del 12 giugno, fu catturato sull'aeroporto di Capoterra, dove era atterrato per esaurimento del carburante. L'aereo fu poi portato a Guidonia ed in seguito fu utilizzato in combattimento contro formazioni di bombardieri anglo americani.

L'offensiva della XII Air Force contro la Sardegna iniziò alcuni giorni dopo il fallito attacco al radar di Capo di Pula. A partire dalle 10,07 del 18 giugno, cinque ondate di bombardieri medi costituite complessivamente da ottantacinque B-26 e trentasei B-25 del 310th Bomb Group scortate da centosei P-38 dei

16 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, § 52, AFHRA A-6192.

17 RAF narrative "The Sicilian Campaign cit. p. 37.

18 La portata di una Freya - Fahrsthul piazzato al livello del mare andava dai 230 Km per aerei alla quota di 10.000 mt ai 65 Km per aerei alla quota di 2.000 mt. Naturalmente la portata variava elevando la quota di piazzamento dell'apparato (cfr.: Pesce G. "Guerra attraverso l'etere nel teatro Mediterraneo", SMA Ufficio Storico, Roma 1977, p.263).



Sopra: Monserrato, maggio/giugno 1943, Macchi MC.202, XI serie, 353^a Squadriglia, 51^o Stormo.

A destra: Il Lightning partecipante all'azione del 12 giugno contro i radar della Sardegna, atterrato per esaurimento di carburante a Capoterra.
(pgc. conte Paolo Paravicini)



F.G. 1st, 14th e 82nd, si alternarono prima su Olbia, dove distrussero vari magazzini e colpirono il porto, indi su Golfo Aranci, dove centrarono l'approdo dei traghetti¹⁹. L'incursione era stata preceduta da un paio di azioni diversive all'altra estremità dell'isola. Una decina di caccia aveva mitragliato il campo di Villacidro, senza causare né danni né vittime. Qualche minuto più tardi una ventina di P-40 aveva mitragliato l'aeroporto di Oristano, base degli obsoleti Ro.37 del 65^o Gruppo da Osservazione Aerea, distruggendo un CR.42 e danneggiando leggermente alcune baracche²⁰. Per contrastare le scorrerie sui due aeroporti l'Aeronautica Sardegna aveva fatto decollare da Monserrato alcuni Macchi del 155^o Gruppo, che però non erano riusciti ad intercettare i veloci Warhawks²¹.

Sebbene le formazioni dirette ad Olbia si fossero avvicinate a bassa quota sul mare, il loro arrivo era stato tempestivamente segnalato dai radiolocalizzatori, pertanto la caccia italo tedesca aveva avuto il tempo per preparare una adeguata accoglienza. Alle 09,20 il erano decollati da Venafiorita dieci Re.2001 del 160^o Gruppo (Sq. 375^a, 393^a, 394^a), seguiti alcuni minuti dopo dai Bf.109 del III./JG 77 e del II./JG 51 alzatisi da Chilivani²². Infine alle 09,45 si erano alzati in volo da Venafiorita anche da undici MC.202 delle squadriglie 354^a e 355^a (24^o Gruppo) guidate dal capitano Bellandi. Pertanto le varie formazioni di bombardieri erano state affrontate da ventuno caccia italiani e da una quarantina di caccia tedeschi, mentre erano ancora in avvicinamento²³.

I Re.2001 del 160^o erano stati primi ad impegnare il nemico. Lo scontro era stato durissimo, ma nel

19 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945. The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, § 41, AFHRA A-6192. History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV p.41, AFHRA A-6202.

20 Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA.

21 Libretto Voli del sottotenente Pier Paolo Paravicini, 360^a Squadriglia, 155^o Gruppo..

22 Il III./JG 77 fu messo in allarme alle 09,25 (Prien J. op. cit. Teil 3, p.1590).

23 Vedi: Stanaway John, "Gli assi dei P-38 Lightning in Europa e nel Mediterraneo" Del Prado - Osprey Aviation, 1999, p. 15.



Campo di Casa Zeppera. Il tenente conte Paolo Paravicini, che il 28 giugno 1943, aveva abbattuto due aerei nemici, di cui uno in collaborazione, prima di essere costretto ad un atterraggio di fortuna essendo il suo aereo stato colpito al motore. (pgc. conte Paolo Paravicini).



Il turbocompressore a gas di scarico di uno degli Allison del P-38 catturato a Capoterra.

proseguito la sua solitaria azione riuscendo a piazzare parecchi proiettili da 12,7 mm su due bombardieri. Nel contempo anche il capitano Bellandi, preso di mira un bombardiere, stava serrando le distanze con le mitragliatrici in funzione, quando il fuoco di risposta dell'avversario aveva raggiunto il suo aereo ferendolo gravemente al braccio sinistro. Interrotta l'azione Bellandi, seppure pilotando con un solo braccio, era riuscito ad atterrare regolarmente sul campo di Venafiorita.

Un altro bombardiere, ripetutamente colpito dai Macchi si era allontanato sul mare, volando con così evidente difficoltà, che fu rivendicato come probabilmente abbattuto. In realtà l'unica vittoria sicura del 24° fu quella ottenuta dal sottotenente Longhini, che incendiò un bombardiere, poi caduto nei pressi di Calamangianus, i cui cinque membri dell'equipaggio si salvavano col paracadute. Essendosi frequentemente impegnati in azioni singole, i piloti italiani si trovarono spesso in situazioni pericolose. Il sergente pilota Lino Battistini, mentre da solo stava mitragliando alternativamente due bombardieri ai margini di una formazione, fu sfiorato da alcune traccianti, che sul momento stimò sparate da alcuni P-38, passatigli accanto mentre tallonavano un solitario MC.202. Forse l'inseguito era il Macchi del sottotenente Dino Serpentinei, unico pilota perduto dal 24° nel corso del combattimento. Invece un altro pilota del 24° - il sottotenente Cavalli - destreggiandosi abilmente in mezzo al ribollente calderone quasi esaurì il munizionamento sparando a tre bimotori, uno dei quali gli fu assegnato come probabilmente abbattuto.

Un altro importante protagonista delle battaglie aeree del 18 giugno fu il III/JG 77, un reparto sopravvissuto alla campagna di Tunisia, al suo primo combattimento dopo essere stato riorganizzato sulla base di Foggia. Decollato con le Staffeln 7, 8 e 9, il III/JG 77 affrontò con grande slancio le formazioni che bombardavano Olbia, ottenendo sette vittorie, fra cui quattro "Mitchell", due "Lightning" ed un

complesso assai positivo per i caccia delle Reggiane, che grazie alla loro larga ala si erano destreggiati molto bene ai 4.000 metri di quota, dove era stato impegnato il combattimento con i bombardieri e le loro scorte. Sfruttando abilmente le caratteristiche manovriere dei loro caccia, i piloti del 160° ebbero ragione dei molto più veloci Lightning abbattendone due, insieme ad un più ostico Marauder B-26. Però le tre vittorie costarono la perdita di un Re.2001.

Invece il combattimento dei Macchi del 24° Gruppo fu molto più violento, ma un po' meno fortunato. Le due squadriglie di Macchi erano arrivate in quota a scaglioni, pertanto il combattimento era stato iniziato da aerei singolarmente od in piccole pattuglie, appena gli aerei avversari si presentavano a tiro. Il sergente pilota Giulio Zangheri della 354ª si era impetuosamente lanciato all'attacco dei bombardieri, mentre i suoi cinque compagni di squadriglia attaccavano i P-38 di scorta. Anni dopo Zangheri rammentava ancora i dettagli del combattimento: *"Dietro di noi era salita anche la 355ª, che ci aveva seguito a ruota, e [subito] vi fu un tremendo combattimento con forze chiaramente impari"*. Mentre anche il secondo scaglione di Macchi impegnava combattimento, Zangheri aveva

bimotore identificato come un "Boston", ma che probabilmente era un più coriaceo "Marauder". La parte del leone spettò alla Staffel.7 che in quindici minuti si aggiudicò due bombardieri e due P-38²⁴.

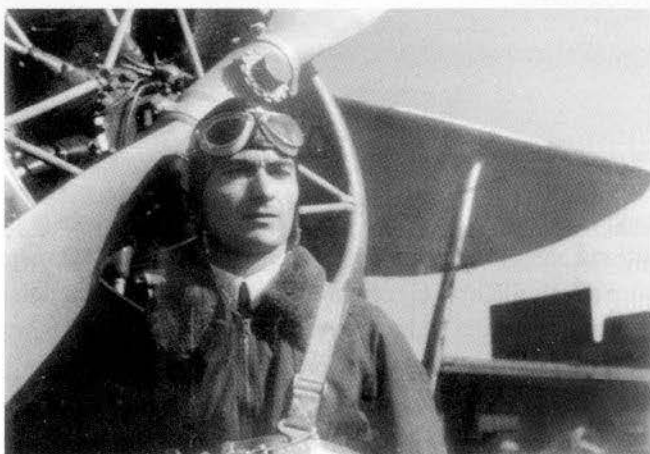
Anni dopo Karl-Hienz Böttner, allora pilota nella Staffel 7, spiegò la particolare tattica seguita dal suo Staffelführer, Oberleutnant Hänsel durante l'attacco ad una delle formazioni di bombardieri. Tuffatisi da alta quota i caccia di Hänsel erano passati sotto i bimotori americani, poi avevano cabrato attaccandoli dal basso, e li avevano colpiti nel settore meno difeso dalle loro numerose armi. Böttner ricorda che le cose erano andate piuttosto bene, tanto più che nessuno dei suoi camerati era stato abbattuto. Di quel combattimento gli era però rimasto impresso un episodio. Mentre i Bf.109 erano impegnati nelle loro complicate tattiche, davanti alla formazione nemica era apparso un caccia italiano, che dopo una spettacolare manovra acrobatica era sparito nel nulla.

Invero, per gli aviatori della XII Air Force quel venerdì non fu una giornata affatto facile. Alle vittorie rivendicate dallo III./JG 77 se ne aggiunsero altre quattro del II./JG

51²⁵. Infine l'artiglieria contraerea rivendicò quattro B-26, portando a diciannove il totale delle presumibili perdite subite dalla XII AF²⁶. Secondo la storia ufficiosa dello JG 77, il III./JG 77 non ebbe perdite. Invece il 24° Gruppo, alla perdita del MC.202 del sottotenente Serpentinei dovette aggiungere danni più o meno estesi a cinque aerei tutti regolarmente rientrati. Quindi in totale la caccia italiana perse due aerei: un MC.202 ed un Re.2001²⁷. L'azione dei piloti italiani e tedeschi, per quanto determinata ed efficace, riuscì solo parzialmente ad ostacolare l'azione dei bombardieri. Incuranti del violento fuoco contraereo, degli attacchi dei caccia e delle perdite, le ondate dei "medi" della XII A.F. si erano avvicinate sui bersagli provocando l'esplosione e l'affondamento di un grosso mercantile da 8.000 tonnellate attraccato alla banchina principale di Olbia. Sempre nello stesso porto, altri due bastimenti furono gravemente danneggiati, inoltre furono colpiti i magazzini ed i raccordi ferroviari. Fu colpito anche Golfo Aranci dove i magaz-



Lo squallido campo di Casa Zeppera. Sullo sfondo alcuni Macchi del 51° Stormo. (pgc. Conte Paolo Paravicini).



Il sottotenente Dino Serpentinei, pilota del 24° Gruppo, caduto il 18 giugno 1943 combattendo contro la massa dei P-38 di scortavano ai bombardieri della XII Air Force che attaccavano Olbia..(pgc. famiglia Borsini - Serpentinei)

24 Le quattro vittorie della Staffel 7 del III./JG 77 furono ottenute fra le 10,05 e 11 10,20 (Prien J. op. cit. Teil 3, p.1591)

25 Prien J. "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Teil 3. p 1591.

26 Secondo Mediterranean und Sudfront 1943, Luftwaffe Fighter Claims, BA-MA 35-mm. micro-films, la caccia tedesca avrebbe abbattuto undici aerei.

27 I combattimenti ingaggiati il 18 giugno nel cielo di Olbia dai Gruppi 160° e 24° sono stati ricostruiti in base alla seguente documentazione:

- Diario Storico dell'Aeronautica Sardegna, AUSSMA.

- Relazione Operativa n.656, Ufficio B5 Sardegna, AUSSMA.

- Prien J. "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Teil 3. pp.1590- 1591.

- Testimonianze dei sergenti Giulio Zangheri e Lino Battistini, pubblicate da Ala Tricolore Maggio - Giugno 1997. (numero del periodico gentilmente segnalato dal sig. Danilo Borsini, congiunto del sottotenente Dino Serpentinei, al quale - già decorato con tre croci di guerra - fu decretata una medaglia di bronzo alla memoria.).



Il comandante del 51° Stormo C.T., colonnello Remondino (al centro), col maggiore Oneda ed il sottotenente Caracciolo a Casa Zeppera.

tarsi in quota il più rapidamente possibile. La giostra con i caccia italo tedeschi si era sviluppata ad una altezza che gli americani stimarono all'incirca 3.000 metri. Volendo dare credito alle rivendicazioni dei suoi piloti, il 82nd F.G. concluse il combattimento con un successo colossale. Gli americani dichiararono di avere abbattuto sedici caccia dell'Asse. Due MC.202 ed un MC.205 furono assegnati al tenente Larry Lebers, che avendo già due precedenti vittorie, ottenne immediatamente la qualifica di asso. Mentre a Frank Hurlburt furono assegnati un Bf.109 ed un Re.2001. Fra le varie vittorie l'82nd F.G. elencò pure un Macchi MC.200, un aereo neppure in carico alla caccia della Sardegna. In compenso l'82nd F.G. ammise la perdita di un P-38, dichiarando però che non uno dei bombardieri scortati era stato abbattuto²⁹. Conoscendo perfettamente le reali perdite dei caccia italo tedeschi impegnati nei combattimenti del 18 giugno, non esistono dubbi sulla scarsa attendibilità delle rivendicazioni dell'82nd F.G.³⁰.

Oltre ai consueti voli dei ricognitori del NAPRW, tre dei quali furono abbattuti, le difese aeree della Sardegna non dovettero affrontare prove più serie sino alla notte sul 23, quando gli Wellingtons della NASAF piombarono su Olbia, lanciando bombe sul centro abitato e mine nelle acque del porto. All'indomani una formazione di P-38 in ricognizione offensiva sul nord della Sardegna fu intercettata dai Bf.109 del III./JG 77, che registrò tre vittorie senza accusare perdite³¹. Però il 24 mattina la XII A.F. riprese ad attaccare in forze, preceduta, come al solito, da azioni diversive. Nelle prime ore della mattina, quarantaquattro P-40 del 325th F.G. si scatenarono sulla costa cagliaritana mitragliando autocarri in transito sulla statale n°195, una nave di piccolo tonnellaggio e due velieri nel Golfo di Cagliari, indi il vicino aeroporto di Capoterra, dove incendiarono un CR.42³². Per inciso il 325th F.G. rivendicò la distruzione di tre aerei sulla ventina presente sull'aeroporto al momento dell'attacco³³.

Per contrastare queste scorrerie, fra le 09,00 e le 10,25 il 51° Stormo fece decollare complessivamente diciotto MC.202, dieci MC.205 ed un raro esemplare del Fiat G.55 appena ricevuto dal 20° Gruppo. Una delle varie pattuglie del 51° impegnò gli incursori a sud di Capo Spartivento abbattendo un P-40,

zini e raccordi ferroviari riportarono vari danni²⁸.

Merita una certa attenzione anche la vicenda del 96th Fighter Squadron, una delle squadriglie del 82nd F.G. in azione il 18 giugno su Olbia. Dato che nella fase di avvicinamento alla Sardegna le formazioni della XII A.F. volavano abitualmente quasi al livello delle onde per ritardare al massimo il rilevamento radar, i P-38 del 96th erano ancora a bassa quota quando i suoi piloti avvistarono i primi sei caccia nemici. Sicuri che l'avvistamento fosse stato reciproco, i cacciatori americani si erano distaccati dai bombardieri per por-

28 Prien J. "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Teil 3, p. 1591. The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, § 41, AFHRA A-6192.

29 Stanaway John, "Gli assi dei P-38 Lightning in Europa e nel Mediterraneo" Del Prado - Osprey Aviation, 1999, p. 15.

30 Per inciso nella giornata del 18 gli aerei della NAAF rivendicarono la distruzione sul fronte Mediterraneo di oltre quaranta aerei nemici (Cfr.: U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945). Cifra che potrebbe essere ridotta a meno di un terzo, includendo nel totale cinque aerei persi dalla Luftwaffe sul Nord Africa, i sette od otto fra italiani e tedeschi distrutti in Sicilia e Sardegna (n.d.A.).

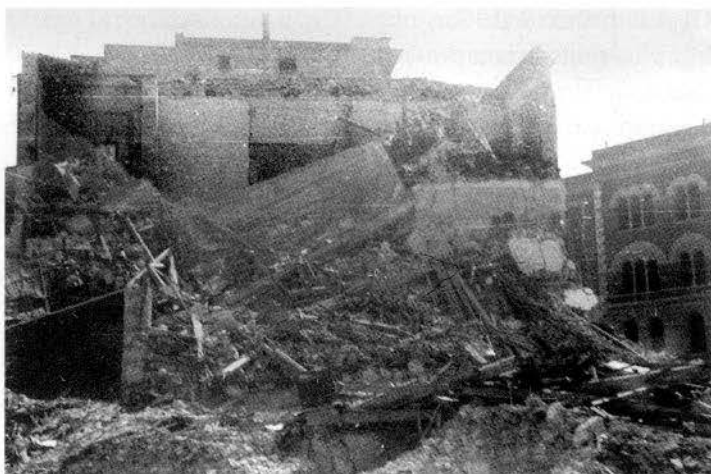
31 Prien J. op. cit. Teil 3, p.1596.

32 Diario Storico Aeronautica Sardegna AUSSMA.

33 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV p.41, AFHRA A-6202.

ma perdendo un MC.205³⁴. Tuttavia il 325th F.G. affermò che i suoi caccia erano stati affrontati da sedici aerei, fra Bf.109 e MC.202, di cui cinque erano stati abbattuti e tre danneggiati dai P-40 dello squadrone di incaricato di coprire la scorreria da alta quota³⁵.

Intanto più a nord, i bombardieri medi della XII A.F. avevano potuto sviluppare la parte principale degli attacchi. Alle 10,34, trentasei B-25 del 321st Group scortati da quaranta P-38 si erano presi cura del campo di Venafiorita, mentre altre formazioni di B-26 e B-25, anch'esse fortemente



Abitazioni di Cagliari distrutte dai bombardamenti.

scortate, avevano attaccato i campi di Chilivani e di Alghero-Fertilia nonché gli approdi di Golfo Aranci. Gli attaccanti erano stati affrontati mentre ancora erano sul mare dal III./JG 77, decollato alle 09,30 con tutte le squadriglie, inclusa quella di stato maggiore. Guidati dal comandante di Gruppo, maggiore Kurt Ubben, i Bf.109 in una manciata di minuti erano saliti a 4.000 metri, tuffandosi poi sui P-38 di scorta che volavano a quota minore. Dato il loro vantaggio tattico, i Bf.109 avevano soverchiato i veloci Lightning, di cui il primo fu abbattuto intorno alle 09,54 ed il diciassettesimo una ventina di minuti dopo. Al maggiore Ubben furono assegnate due vittorie. Un Bf.109 cadde a sud di Villanova ed un'altro della Staffel.9 subì gravi danni in un atterraggio fuori campo a Chilivani.

Decollati venti minuti dopo i tedeschi, quando il grosso delle scorte stava già combattendo con i tedeschi, i caccia italiani ebbero buon gioco contro i bombardieri. In totale entrarono in azione otto MC.202 del 24° Gruppo e tredici Re.2001 del 160°, che rivendicarono la distruzione di quattro bimotori, senza subire alcuna perdita. La bene coordinata azione dei caccia dell'Asse aveva scompaginato le formazioni dei bombardieri, i cui attacchi questa volta ebbero un risultato abbastanza modesto. La stazione ferroviaria di Chilivani subì alcuni danni, mentre 135 fusti di carburante andarono a fuoco a Venafiorita. Il danno più grave fu registrato a Chilivani, dove un grosso serbatoio da 412 metri cubi fu incendiato. Nessun danno fu arrecato al personale ed ai velivoli delle basi attaccate³⁶.

I danni inflitti anche dalle più recenti incursioni non avevano affatto ridotto l'efficienza dei campi della Sardegna, sui quali nei tre giorni successivi all'ultimo attacco transitarono numerosi bombardieri ed aerosiluranti italo tedeschi, che col favore delle tenebre attaccarono vari obiettivi sulle coste del Nord Africa. Questo movimento non passò però inosservato, pertanto il 28 l'aviazione americana tornò con grandi forze sulla Sardegna con l'intenzione di neutralizzare i pochi e bene individuati aeroporti. La giostra dei bombardamenti iniziò intorno alle 12,20, quando una cinquantina di B-25 scortati da un numero doppio di P-38, attaccarono l'aeroporto di Venafiorita. Alla stessa ora fu bombardato anche quello di Alghero Fertilia. Cinquanta minuti più tardi toccò all'aeroporto di Milis, attaccato da una dozzina di B-26, indi, alle 13,25 fu la volta di Decimomannu, battuto da altri venti B-26 scortati da trenta caccia. Complessivamente la

34 Diario Storico Aeronautica Sardegna AUSSMA.

35 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV p.41, AFHRA A-6202.

36 La ricostruzione delle azioni aeree del 24 giugno è basata su:

- Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA.
- History of the Twelfth Air Force, AFHRA A-6202, frame 0488.
- U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.
- Prién J. op. cit. Teil 3, pp.1596 - 1597.
- Libretto di volo sottotenente Pier Paolo Paravicini.

XII A.F. mandò sulla Sardegna centodiciannove bombardieri medi e circa duecento caccia. Il sistema di avvistamento dell'isola, che nei giorni precedenti aveva lavorato molto bene, questa volta mancò di tempestività, di conseguenza la caccia italo tedesca non riuscì decollare in tempo per affrontare le formazioni, mentre erano ancora lontane dai loro



Luglio 1943. L'aeroporto di Monserrato sotto le bombe Alleate.

obiettivi. I caccia del 51° decollarono una ventina di minuti dopo l'attacco su Venafiorita. Invece dei sessanta o settanta caccia, che di solito l'avevano affrontata, questa volta la XII A.F. fece i conti con appena dieci MC.205, quattordici MC.202 ed un solitario G.55. Seppure pochi, buona parte di questi caccia erano qualitativamente all'altezza dei propri avversari, inoltre erano guidati dall'ardore combattivo dei loro piloti, che al termine delle giostre reclamarono otto vittorie. Una vittoria fu assegnata al sottotenente Pier Paolo Paravicini, che dopo avere abbattuto in collaborazione con altri due colleghi un secondo caccia nel cielo di Oristano, incassò un colpo al motore, pertanto fu costretto ad un atterraggio d'emergenza che danneggiò il suo MC.202. Per inciso, il caccia di Paravicini fu l'unico aereo italiano messo fuori combattimento in quella torrida mattinata. Invece i tedeschi persero due Bf.109, uno dei quali colpito dalle bombe durante il decollo, inoltre uno dei loro Ju.52 fu distrutto a terra. Però sul campo di Venafiorita le bombe danneggiarono cinque Re.2001, mentre sui vari campi si ebbero sette morti e nove feriti. I danni alle installazioni aeroportuali furono però modestissimi, appena: cinque fusti di benzina bruciati ed una mezza dozzina di baracche danneggiate³⁷.

Evidentemente poco soddisfatto dell'esito di questi attacchi, il Comando Alleato, nonostante i suoi aerei fossero già impegnati in una vasta offensiva contro gli aeroporti della Sicilia e del Meridione d'Italia, decise di sferrare un ulteriore e più massiccio attacco contro gli aeroporti sardi, mettendo in campo, oltre ai bombardieri medi anche quelli pesanti. L'attacco fu preceduto da una incursione a volo radente di sedici cacciabombardieri P-40, che il 3 luglio alle 11,05 riuscirono a mettere fuori uso lo strategico radar di Capo di Pula. Pochi minuti dopo fu attaccato anche il radar di Alghero. Due P-40 furono distrutti dalla efficiente Flak di Capo di Pula, tuttavia i due dei principali componenti del sistema d'avvistamento dell'isola erano stati neutralizzati.

Alle 12,00 i B-26 attaccarono Capoterra e Milis, senza essere avvistate col consueto anticipo, che permetteva alla caccia di salire in quota. Un bimotore fu abbattuto dalla contraerea, ma i danni inflitti dai B-26 ad ambedue gli aeroporti furono gravissimi. Fra le 13,50 e le 14,10, formazioni di B-17 e B-26 si alternarono sugli aeroporti di Chilvani, Alghero e Monserrato, causando danni, morti e feriti. L'unico caccia italiano che riuscì ad intercettare il nemico fu un veloce MC.205 del 51° Stormo, che per alcuni istanti mitragliò un B-17, senza però percepibili risultati. Neppure i caccia tedeschi fecero meglio. Oltre a non

37 La ricostruzione delle azioni aeree del 28 giugno è basata su:

- Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA.
- History of the Twelfth Air Force, AFHRA A-6202, frame 0488.
- U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.
- Prien J. op. cit. Teil 3, p.1614.
- Mediterranean und Sudfront 1943, Luftwaffe Fighter Claims, BA-MA 35-mm. micro-films.
- Libretto di volo sottotenente Pier Paolo Paravicini.

avere raggiunto gli incursori il III./JG 77 accusò la perdita di due Bf.109 a causa di banali incidenti³⁸.

Dopo il poderoso attacco del 28 giugno, il Comando Alleato aveva stimato di avere inflitto alle basi aeree della Sardegna danni tali, che, almeno per un certo lasso di tempo, non sarebbero state più necessarie altre impegnative operazioni³⁹.

L'offensiva contro le basi aeree della Sicilia ed i suoi centri di comunicazione col continente

I ricognitori del NAPRW avevano accertato che l'aviazione dell'Asse disponeva in Sicilia di diciannove importanti campi d'aviazione e di almeno una dozzina di piste d'atterraggio di recente costruzione. Onde stabilire un razionale ordine di priorità ai suoi attacchi, questi obiettivi erano stati divisi in tre gruppi. Il compito di battere il più importante - costituito dal complesso dei campi satellite di Gerbini e dagli aeroporti di Catania, Comiso e Biscari - fu affidato ai bombardieri pesanti del IX Air Command, la cui opera doveva essere saltuariamente integrata dai bombardieri notturni del Group 205 ed in casi eccezionali anche dai B-24 della IX Air Force. Il compito di neutralizzare gli aeroporti di Castelvetro e Boccadifalco, fu assegnato ai B-17 delle NAAF mentre quello relativo agli aeroporti di Sciacca e Borizzo fu dato ai bombardieri medi e leggeri. Gli squadrons da caccia di Malta ebbero invece l'incarico di eseguire il massimo numero possibile di scorriere sull'isola - onde costringere la caccia italo tedesca a distrarre parte delle forze dedicate all'intercettazione dei bombardieri - inoltre ebbero il compito di scortare sugli obiettivi i bombardieri strategici medi e pesanti⁴⁰. Per inciso le forze da bombardamento tattiche disponevano per le scorte di propri reparti caccia montati su P-40.

Le danze furono aperte il 12 giugno dalla XII Air Force che, essendo annullate dopo la resa Lampedusa le azioni in programma sull'isola, dirottò i suoi B-17 sugli aeroporti di Palermo Boccadifalco e Castelvetro ed i B-26 su quello di Trapani Milo. I trentanove B-17 diretti a Boccadifalco furono intercettati quasi sulla verticale del campo da nove MC.202 del 151° Gruppo. Nonostante l'intervento dei P-38 di scorta i Macchi piazzarono parecchie raffiche di 12,7 su quattro quadrimotori e su un P-38, senza però visibili risultati⁴¹. Il medesimo deludente esito suggellò il combattimento di alcuni MC.202 del 153° Gruppo contro trentaquattro B-17 reduci dal bombardamento dell'aeroporto di Castelvetro, comunque due quadrimotori ed uno Spitfire di scorta furono *"efficacemente mitragliati"* dai M.C. 202⁴².

La ricognizione aerea accertò che a Boccadifalco le bombe erano state esattamente distribuite sull'intera superficie dell'aeroporto e sulle vicine aeree di decentramento. Dalle foto aeree, risultò che al momento dell'attacco almeno quarantasei dei sessantanove aerei presenti nell'aeroporto erano parcheggiati

38 La ricostruzione delle azioni aeree del 3 luglio è basata su:

- Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA.
- History of the Twelfth Air Force, AFHRA A-6202, frame 0488.
- U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.
- Prien J. op. cit. Teil 3, p.1623.

39 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Narrative, p.16, AFHRA A-6192.

40 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p. 32-33. AFHRA A-6202.

41 Telegramma da Catania C.A.S. a Superaereo, 13/6/43, 1551 PX 13 0005, AUSSMA SL/41.

42 Telegramma da Catania C.A.S. a Superaereo, 13/6/43, 1551 PX 13 0005, AUSSMA SL/41. U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.



B-17 del 301st B.G. in azione.

entro il perimetro coperto dalle esplosioni⁴³. Secondo i rilievi dei ricognitori, risultati migliori erano stati conseguiti a Castelvetro, dove su ottantasette aerei parcheggiati nell'area aeroportuale, quattordici erano stati sicuramente distrutti, dato che si trovavano all'interno della zona centrata dalle bombe a frammentazione, mentre altri otto che ne erano all'esterno,

erano stati probabilmente danneggiati dalle schegge⁴⁴. Gli esperti analisti della XII Air Force sarebbero però stati assai sorpresi se avessero conosciuto gli effettivi danni realmente inflitti agli aerei di Castelvetro. Infatti i velivoli effettivamente distrutti nei due aeroporti non superarono la mezza dozzina⁴⁵. Poche ore dopo gli attacchi agli aeroporti del nord ovest, Fougier informò Ambrosio che le ampie aree di decentramento e la grande quantità di parascigge recentemente costruiti a Boccadifalco e Castelvetro avevano molto contribuito a tenere basse le perdite dei velivoli parcheggiati, tuttavia per rimettere in efficienza campi sarebbe occorso parecchio tempo, specialmente a causa della presenza di bombe a scoppio ritardato che ostacolavano un sollecito inizio dei lavori⁴⁶. Per inciso, gli armieri della XII AF avevano regolato le bombe a scoppio ritardato in modo da farle esplodere dopo tempi variabili fra le sei e le quarantotto ore⁴⁷.

Domenica 13 giugno, i bombardamenti colpirono gli aeroporti della zona orientale. Quelli di Catania e Gerbini furono attaccati verso l'ora di pranzo da ventiquattro Liberators del 376th B.G., ventidue del 98th B.G. e da alcuni Halifax del No.240 Wing, scortati sopra gli obiettivi da ventiquattro Spitfire degli squadron No.229 e No.249 decollati da Malta. In ambedue le aeree aeroportuali furono gravemente danneggiati hangars, piste ed installazioni varie. Circa trentadue aerei tedeschi furono distrutti a terra nella sola aerea di Gerbini, mentre altri dieci rimasero gravemente danneggiati. Gli incursori incontrarono ovunque forti ed accurati sbarramenti contraerei, che però danneggiarono solo alcuni velivoli. Un trattamento molto più efficace fu invece loro riservato da una quarantina di caccia fra Me.109, Fw.190, MC.202 e MC.200, che attaccarono i bombardieri ad ondate successive e con grande determinazione. Gli squadron di Spitfire di scorta ai B-24 riuscirono solo in parte ad ostacolare le puntate dei caccia, perdendo pure due aerei, fra cui quello del comandante dello Squadron No.249. Un B-24 del 376th B.G. fu ridotto ad un setaccio da bordate di proiettili, che uccisero un membro dell'equipaggio e ne ferirono altri due. Ma le cose andarono peggio al 98th Group, che perse due B-24, ambedue caduti in mare a causa dei gravi danni loro inflitti dalla contraerea⁴⁸. In compenso, i mitraglieri degli altri Liberators rivendicarono cinque caccia, di cui tre

43 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p. 35. AFHRA A-6202.

44 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p. 35. AFHRA A-6202.

45 Verbale della riunione pomeridiana del 12 giugno 1943, Stato Maggiore Generale - Roma, dichiarazione del gen. Fougier, in: Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol. IV, p.167.

46 Verbale della riunione pomeridiana del 12 giugno 1943, Stato Maggiore Generale - Roma, dichiarazione del gen. Fougier, in: Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol. IV, p.167.

47 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV.

48 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

assegnati a quelli del 376th Group⁴⁹. In realtà, gli intercettori persero un solo Me.109, abbattuto su Comiso dagli Spitfire⁵⁰.

Dopo avere attivamente partecipato alle ultime fasi della battaglia di Pantelleria, nella notte sul 13 gli Wellington del Group.205 ripresero i loro bombardamenti sulla Sicilia iniziando



Bf.109 G6 del II/JG.27 di base a Trapani in missione di interdizione.

da Messina. Nelle notti successive i bombardieri britannici presero di mira anche obiettivi in Sardegna e nell'Italia Meridionale, battendo soprattutto zone portuali e scali ferroviari. Messina ebbe il dubbio privilegio di ricevere la dose più pesante di bombe, poiché il porto, i traghetti e lo scalo ferroviario occupavano sempre i primi posti nella lista degli obiettivi strategici. Con regolarità cronometrica gli Wellington si erano presentati sulla martoriata città dello Stretto anche nelle notti sul 20, 27, 28 e 29 giugno⁵¹. Un altro obiettivo preferito dal Group.205 era Napoli, colpita nelle notti sul 17, 21 e 27, sempre per i suoi docks e lo scalo ferroviario, tutti straordinariamente importanti per i collegamenti marittimi e ferroviari fra l'Italia e la Sicilia. L'attacco del 17 giugno fu poco più che una azione di disturbo, in quanto effettuato da nove apparecchi, due dei quali probabilmente abbattuti dalla contraerea. La notte sul 22 Napoli venne risparmiata, ma la vicina Salerno conobbe l'orrore delle bombe, che indiscriminatamente colpirono porto e quartieri popolari⁵². Agli ultimi posti fra le preferenze degli implacabili bombardieri britannici troviamo Siracusa, che fu bombardata una sola volta nella notte sul 19. Agli Wellington del Group.205 fu affidato il compito di preparare il terreno ad uno dei maggiori attacchi sino ad allora lanciati contro gli aeroporti della Sicilia.

Nella notte sul 15 gli infaticabili "Wimpy"⁵³ seminarono bombe sui campi d'aviazione di Milo, Sciacca, Castelvetro e Boccadifalco dove era concentrata la maggiore parte dei migliori reparti caccia italiani e tedeschi⁵⁴. A Sciacca le bombe distrussero alcuni automezzi inoltre danneggiarono linee telefoniche e cavi dell'energia elettrica, che però all'indomani furono però prontamente ripristinati⁵⁵. In compenso, uno degli incursori fu abbattuto dalla contraerea della base costituita da tre batterie italiane da 76/40 e quattro tedesche da "88"⁵⁶.

All'indomani, le operazioni aeree furono aperte alle 07,35 dal fulmineo attacco su Marsala di una ventina di Lightning, che danneggiarono seriamente il centro radio della Luftwaffe⁵⁷. Mezz'ora dopo i campi

49 Walker James W. op. cit. pp.482 - 483. U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

50 Arena N. op. cit. vol. 4, p.245.

51 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

52 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

53 "Wimpy", soprannome degli Wellington (n.d.A)

54 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

55 Relazione sull'attività dell'Aeroporto 501 in località Sciacca, in data 26 luglio 1943, AUSSMA SL2/11-11. Wimpy era il soprannome dato dagli equipaggi britannici ai loro Wellingtons (n.d.A).

56 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Teil.3, p.1589. Circa la composizione dell'artiglieria contraerea di Sciacca cfr.: Relazione sull'attività dell'Aeroporto 501 in località Sciacca, in data 26 luglio 1943, AUSSMA SL2/11-11.

57 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945. Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Teil.3, p.1589.



B-26 del 319 B.G. in decollo da aeroporto africano per una azione sul territorio italiano.

di Borizzo e Sciacca furono sottoposti ad uno dei più pesanti attacchi sferzati dai bombardieri medi della XII Air Force durante la fase preparatoria dell'invasione. Settantadue B-25, scortati da una quarantina di P-38, scaricarono 2.382 bombe a frammentazione da 20 libbre e 264 bombe da 310 libbre sul campo di Sciacca, mentre trentasei B-26 del 319th B.G. colpirono Borizzo con 3.816 bombe a frammentazione da 20 libbre. Nelle stesse ore i B-17 tornarono su Castelvetro e Boccadifalco. Su quest'ultimo la imponente grandinata di bombe a frammentazione riuscì a distruggere solo tre degli aerei parcheggiati ed a

danneggiarne altri sei, tuttavia per la seconda volta nel giro di tre giorni il più importante aeroporto della costa nord occidentale fu temporaneamente messo fuori uso. La formazione che aveva attaccato Boccadifalco dovette però pagare un apprezzabile pedaggio ad una pattuglia di Mc.202, che nonostante la presenza della scorta spedì al suolo un quadrimotore e ne danneggiò un secondo⁵⁸. I bombardieri medi che avevano attaccato Sciacca furono invece affrontati da una pattuglia di Bf.109 del 150° Gruppo, che però dovettero trascurare la preda più ambita per impegnarsi con i Lightning di scorta⁵⁹.

Castelvetro era stato attaccato in due riprese da cinquantacinque fortezze volanti, ma i risultati non erano stati proporzionali alla potenza dell'attacco⁶⁰. Le sue piste erano state rese temporaneamente impraticabili da una grande quantità di buche e di schegge sparse ovunque, ma le perdite sul terreno erano state quasi insignificanti. Solo dieci aerei tedeschi erano stati danneggiati⁶¹. In cambio gli attaccanti avevano lasciato sul campo un B-17 abbattuto nel combattimento contro undici Mc.202, che aveva potuto attenderli ad alta quota, grazie ad un anticipato decollo a seguito di un tempestivo allarme⁶². Le più gravi perdite di velivoli a terra si ebbero a Sciacca, dove le bombe a frammentazione distrussero quattro Me.109 dello JG.77 e ne danneggiarono altri otto, inoltre rovinarono due centrali di tiro della Flak⁶³. Un altro Me.109 tedesco fu distrutto a Comiso⁶⁴.

Lo scotto pagato dalla XII Air Force alla caccia tedesca nel corso dei vari attacchi della giornata del 15 ammontò a un B-25, tre Lightning e due Spitfire⁶⁵. Aggiungendo a questi ultimi gli undici aerei reclamati dalla contraerea, ed i due B-17 abbattuti dai caccia italiani il totale delle perdite della XII Air Force sarebbe stato di diciannove aerei, contro due Me.109 tedeschi ed un Mc.202 perduti in azione⁶⁶. Alle perdite dell'Asse dobbiamo però aggiungere otto aerei distrutti e ventiquattro danneggiati sui vari campi d'aviazione.

58 Arena N. op. cit. Vol. 4, p.245.

59 Libretto dei voli del tenente pilota Giovanni Chiale, del 150° Gruppo CT, copia nell'archivio dell'A.

60 Per il numero degli attaccanti vedi: RAF Narrative - The Sicilian Campaign June August 1943, AFHRA 23364, p.38.

61 Messaggio da Romulus a Superaereo, situazione operativa OBS giorno 16, AUSSMA SL4/41. Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Teil 3, p. 1589.

62 Arena N. op. cit. Vol. 4, p.245.

63 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Teil 3, p. 1589.

64 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Teil 3, p. 1589.

65 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Teil 3, p. 1589.

66 Arena N. op. cit. Vol. 4, p.246.

zione. Perciò il bilancio della giornata era stato più pesante per i difensori che per gli attaccanti, soprattutto in relazione al diverso rapporto di forze che intercorreva fra le due parti.

Il 17, la XII Air Force concesse ai suoi bombardieri un giorno di meritato riposo, passando il testimone al comandante della IX Air Force, generale Brereton, che inviò ventidue B-24 del 98th B.G. a bombardare il campo d'aviazione di Biscari ed altri quarantotto B-24 dei Bomber Group 44th e 389th ad attaccare quello Comiso, dove la ricognizione aveva rilevato una eccezionale concentrazione di velivoli. Su quest'ultimo aeroporto la tempesta di micidiali schegge prodotta da alcune migliaia di bombe a frammentazione da 20 libbre falciò il terreno, crivellando settantadue aerei, di cui sessantuno (sei italiani e cinquantacinque tedeschi) furono completamente distrutti oppure gravemente danneggiati, mentre altri dieci ebbero solo danni di minore entità⁶⁷.

All'indomani mattina una formazione di quaranta B-17, scortata da P-38, si presentò nel cielo di Messina scaricando centinaia di bombe, che però mancarono quasi tutti i bersagli più importanti. Il porto, la stazione, i traghetti e le navi all'ancora furono colpiti solo marginalmente. In compenso la formidabile contraerea dello Stretto, pur contrastando l'attacco con la consueta violenza, non si aggiudicò un solo bombardiere, tuttavia reclamò il probabile abbattimento di quattro caccia di scorta⁶⁸.

Una eccellente dimostrazione della efficacia della Flak leggera, fu fornita dalle Mauser 20 mm dell'aeroporto di Trapani Milo, che si aggiudicarono quattro dei P-38 del 14th F.G. che temerariamente avevano attaccato a bassa quota gli impianti e gli aerei nelle aree di parcheggio⁶⁹. Nella graduatoria degli aeroporti più attaccati nei primi cinque giorni della offensiva contro gli aeroporti siciliani, il primo posto fu conquistato da quello di Palermo-Boccadifalco, che incassò duecentoventi tonnellate di bombe, seguito da quello di Castelvetrano con centosessantatré tonnellate, da Sciacca con settantotto, da Borizzo con settantasei e da Trapani - Milo con settantadue⁷⁰.

Il 18 giugno, il personale di terra degli aeroporti del settore occidentale fu confortato da una breve giornata di tregua, che però non ebbero gli artiglieri di Messina, che già durante la notte erano stati ai pezzi per contrastare l'incursione di dieci Wellington del 205 Group. Nella splendente luce dell'indomani mattina, gli artiglieri di Messina accorsero nuovamente ai pezzi per ostacolare l'attacco di settantasei Fortezze Volanti dei B.G. 97th, 99th e 301st. Come al solito le bombe avevano ben pestato la stazione dei traghetti e gli scali ferroviari, senza però trascurare i quartieri residenziali. L'incursione era stata indirettamente appoggiata da un grosso raid di disturbo effettuato da ottantasei Spitfires contro vari aeroporti della Sicilia Orientale per attirare l'attenzione dei centri radar e delle squadriglie d'allarme. Ciò nonostante i B-17 re-



Quadrimotore Halifax. Il 13 giugno i B-24 della IX Air Force ed alcuni Halifax del N° 240 Wing bombardarono gli aeroporti di Catania e Gerbini.

67 Santoni e Mattesini, op. cit. p. 368. Arena N. op. cit. Vol. 4, p.246.

68 Messaggio da Romulus a Superaereo, 19/6/943 - 1845, AUSSMA S4/41.

69 Messaggio da Romulus a Superaereo, 19/6/943 - 1845, AUSSMA S4/41. In contrasto con le informazioni di cui al prima citato messaggio, secondo Arena N. (op. cit. vol. 4, p.247) i quattro P-38 furono abbattuti da Me.109 tedeschi, due dei quali perduti in combattimento, mentre altri sei P-38 sarebbero stati abbattuti dalla contraerea.

70 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p. 36. AFHRA A-6202.



Decollo su allarme di un MC.202 (pgc. conte Paolo Paravicini).



Aeroporto tunisino, giugno 1943. I P-38 del 1st Fighter Group furono fra i maggiori protagonisti delle battaglie aeree sulla Sicilia sia come caccia di scorta che come cacciabombardieri. (USAF)

duci da Messina furono intercettati da due pattuglie, una di quattro e l'altra di nove aerei del 161° Gruppo Autonomo Caccia, che operava da Reggio Calabria con una miscellanea di Mc.202, D.520, Mc.200 e CR.42. Nonostante il suo variegato assortimento di aerei, il reparto affrontò le potenti Flying Fortress con energia e coordinazione, rivendicando due vittorie, senza accusare alcuna perdita. Un altro B-17 fu abbattuto dal FW.190 pilotato dal Ltn. Schäfer del SKG/10⁷¹.

Gli attacchi contro i centri dello strategico Stretto di Messina erano incessanti. All'indomani venti B-24 del 376th BG bombardarono Villa San Giovanni danneggiando un traghetto ed alcune motozattere tedesche, mentre ventitré B-24 del 98th B.G colpirono Reggio Calabria. Nessuno dei due gruppi ebbe perdite, tuttavia nove quadrimotori del 376th B.G. rientrarono con parecchi danni, che secondo il repar-

to erano attribuibili in parti uguali alla contraerea ed a sette caccia identificati come Me.109 e Mc.202. Tuttavia, è assai più probabile che fossero MC.202 e D.520 appartenenti al 161° Gruppo⁷².

Nei giorni successivi la NAAF concentrò i suoi attacchi soprattutto su porti, scali ferroviari ed aree industriali, di conseguenza diminuì la pressione sugli aeroporti, i campi d'aviazione e le strisce d'atterraggio. Ma il 20 giugno, Trapani-Milo, Borizzo e Castelvetro furono sottoposte ad una serie di pesanti attacchi effettuati dai B-26 della Tactical Air Force scortati da P-38. Nel corso delle incursioni i tozzi "Marauders" ebbero la sgradita sorpresa di trovare già in quota i Messerschmitt dello JG.77. Un reparto che da appena una settimana aveva lasciato i relativi agi della base di Foggia, per iniziare un nuovo ciclo operativo sui campi di Sciacca e Trapani Milo.

Quindici Bf.109 del II/JG.77 guidati dal tenente Zöhler, un asso con 99 vittorie accreditate, si erano tempestivamente alzati da Trapani Milo grazie all'efficiente servizio d'allarme della stazione radar della Luftwaffe installata sul Monte Erice. Ventitré incursori ed un congruo numero di P.38 erano stati agganciati dai caccia di Zöhler nella zona fra Sciacca e Palermo. Nel frattempo anche i Bf.109 G-6 del I/JG.77 erano decollati da Sciacca agli ordini del tenente Godert, un ex sergente salito di grado per la sua abilità di pilota⁷³. I piloti dei P-38 avevano eseguito disciplinatamente il compito loro assegnato, ma nel combattimento erano stati surclassati dai collaudati "experten" dello JG.77. La staffel di Zöhler si aggiudicò quattro Light-

71 BA-MA 35-mm. micro-film.

72 Walker James W., "The Liberandos" - a WWII History of the 376th Heavy Bombardment Group and its founding units", p. 484. Arena N. op. cit. vol. 4, p.246.

73 Steinhoff Johannes, "Messerschmitt over Sicily", pp.19-22.

ning, perdendo due Bf.109 G-6 sopra Castelvetro, mentre quella condotta da Godert dovette accontentarsi di un solo P-38, ma in compenso ostacolò molto i Marauder nell'esatto momento in cui stavano per sganciare le bombe sulla base del loro Gruppo. Ovviamente l'attacco dei Bf.109 influì negativamente sulla precisione del bombardamento. Infatti solo uno dei numerosi Bf.109 G-6 parcheggiati a Castelvetro riportò leggeri danni⁷⁴.



Attacco con bombe a frammentazione da 20 libbre eseguito da B-25.

Anche sette Bf.109 G-6 del 150° Gruppo CT avevano partecipato alla grande caccia. Intorno alle 08,28 i Messerschmitt italiani avevano impegnato una formazione di trentasei bombardieri bimotori scortati da P-38, che stavano attaccando Castelvetro. A fare le spese della accanita giostra fra attaccanti e difensori, avvenuta ad altissima quota, furono soprattutto i Lightning, quattro dei quali furono rivendicati dai piloti del 150° Gruppo⁷⁵.

Il 21, i campi d'aviazione della Sicilia fruiro di una insperata tregua di ventiquattro ore, subito utilizzata dal personale di terra per riparare i danni più recenti. Queste ventiquattro ore invece servirono agli Alleati per concentrare i loro attacchi sul sistema di comunicazioni. I B-24 della IX Air Force attaccarono il terminale dei traghetti a Villa San Giovanni e gli scali ferroviari di Reggio Calabria, mentre circa centosessanta B-17 della NASAF sferrarono una serie di devastanti attacchi sugli scali ferroviari di Napoli e Salerno, sul viadotto e sugli scali di Battipaglia, e sul deposito aereo di Cancellò ed Arnone (Caserta). Tuttavia, grazie alla migliorata efficienza dei servizi d'allarme, le formazioni di quadrimotori avevano trovato già in quota sopra la Campania i loro vecchi nemici del 22° Gruppo.

Quel giorno, come quasi tutti i giovani piloti del 22° Gruppo, il tenente Giuseppe Biron della 369ª Squadriglia effettuò tre missioni consecutive. Era decollato per la prima missione alle 8,10, per la seconda alle 11,00, ma non aveva ancora avuto la soddisfazione di arrivare a contatto con il nemico. Poiché era una giornata di continui allarmi, Biron aveva dovuto attendere sul campo sotto il bruciante sole estivo in tenuta di volo, col paracadute, il salvagente, la pistola lanciarazzi ed altri pesanti accessori, mentre il personale di terra riforniva il suo Macchi di olio e carburante. Poco dopo le 13,00 proprio mentre stavano ultimando il secondo rifornimento, fu annunciato l'arrivo di una grossa formazione di B-17. Biron saltò entro l'abitacolo, ed appena ricevuto il via diede gas al motore per portare il suo MC.2202 sulla estremità della pista di decollo. Alle 13,20 il Macchi del pilota veneto stava già arrampicandosi a + 100 insieme ad una variata compagine di MC.202, D.520, Re.2001 e Re.2005 inviata all'attacco di una grossa formazione di quadrimotori. I caccia MC.202, D.520 e Re.2001 attaccarono con la ormai collaudata e spericolata tattica, consistente nel salire ad una quota superiore a quella dei bombardieri, per poi attaccarli con una ripidissima e veloce picchiata, scegliere fra la massa un quadrimotore, mirare all'incrocio fra ali e fusoliera, sparare e disimpegnarsi alla massima velocità sprofondando attraverso la formazione nemica. Invece i Re.2005, grazie alla maggiore portata dei loro cannoni da 20 mm eseguirono prevalentemente attacchi frontali. *“Appare una cinquantina di quadrimotori – racconta il maggiore Minguzzi, che guidò all'attacco*

74 Prien Jochen, “Geschichte des Jagdgeschwader 77”, Teil 3, p. 1592 - 1593.

75 Arena N. op. cit. Vol. 4, p.247. Uno dei Lightning fu efficacemente mitragliato dal tenente Giovanni Chiale (Libretto dei voli del tenente Chiale, copia nell'archivio dell'A.).



Aeroporto di Sciacca coperto dal fumo delle esplosioni. Il 16 giugno a Sciacca le bombe a frammentazione distrussero quattro Me.109 dello JG.77 danneggiandone altri otto, inoltre colpirono due centrali di tiro della Flak

quattro Re.2005 - questa volta attacco di prua e ricomincia la trafila: affondata, richiamata, rotta di collisione, fuoco con tutte le armi, picchiata di scampo, virata a cabrare per recuperare la quota di attacco. La mia formazione si rompe ad ogni assalto e torna a riunirsi in coppie sempre diverse: un B-17 si allontana lasciando una scia di fumo, un secondo ha il motore esterno di sinistra con l'elica in bandiera". Quel giorno le varie tattiche procurarono un insperato successo al 22° Gruppo. Quattro B-17 abbattuti, ma anche due MC.202 ed un Re.2005 perduti. Fortunatamente i piloti dei Macchi toccarono terra indenni appesi ai loro pa-

racadute, mentre quello del Reggiane si ferì tentando un atterraggio di fortuna⁷⁶. Per la prima volta, alla difesa di Napoli avevano partecipato caccia tedeschi, con cinque Bf.109G del IV/JG 53, che però non registrarono alcun successo⁷⁷.

Il 21 giugno, i bombardieri delle NAAF ridussero la loro attività sulla Sicilia, tuttavia ai reparti caccia italiani e tedeschi dell'isola non ebbero un solo momento di tregua. La IX Air Force ritornò sui suoi tradizionali bersagli dello Stretto di Messina con venticinque B-24 del 376th B.G. e ventisei del 98th B.G. che attaccarono Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Un elevato numero di quadrimotori per motivi tecnici rientrò anticipatamente alla base, per cui sugli obiettivi arrivarono solo trentacinque B-24. I diciotto del 376th che arrivarono su Reggio dovettero affrontare, oltre alla reazione dell'artiglieria contraerea, anche undici Mc.202 del 161° Gruppo Caccia, che come al solito furono identificati come Bf.109 dagli equipaggi americani, sempre inclini a vedere i tedeschi tutte le volte che erano in difficoltà⁷⁸. Nessuna perdita fra i Macchi e neppure fra i B-24, tuttavia otto Liberators rientrarono danneggiati dalle schegge della contraerea e dai proiettili dei caccia e con due feriti a bordo⁷⁹. Nel corso della giornata una trentina di caccia italiani e circa altrettanti tedeschi si impegnarono a contrastare le numerose azioni diversive effettuate dai caccia di Malta, il cui evidente compito era quello di costringere l'avversario a logorare i propri aerei in futili missioni di intercettazione⁸⁰. Nei due giorni seguenti il baricentro delle operazioni aeree della XII A.F. si spostò sulla Sardegna, mentre la IX A.F. si prese cura dell'aeroporto di Sedhes vicino a Salonico, trascurando per un giorno i tartassati campi d'aviazione siciliani, con la sola eccezione di Comiso, che il 23 fu violentemente bombardato dai Liberators britannici del IX Air Command⁸¹.

76 Il Re.2005 non fu abbattuto bensì abbandonato dal pilota tenente Salvi, perché entrato in vibrazione al termine di una lunga picchiata. Il combattimento è ricostruito in base alle "Memorie Minguzzi", al libretto dei voli ed alla testimonianza all'A. del ten. pilota Giuseppe Biron. Osserviamo che gli aerei perduti dalle NAAF il 21 giugno sarebbero stati solo due (cfr.: diagramma delle perdite di aerei in Operation Bulletin No. 1 June - 30 June 1943, p.16, AFHRA A-6192)

77 "Memorie Minguzzi", Prien, "Jagdgeschwader.53", cit.

78 A questo proposito abbiamo avuto alcune testimonianze dirette di aviatori americani (n.d.A.).

79 Walker W. op. cit. p. 482-483, 98th Bomb Group Mission WWII, USAAF in World War II Combat Chronology 1941 - 1945.

80 Aerosicilia a Superaereo, 2426 x/63 22/6, AUSSMA SL4/41.

81 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

Messina 25 giugno 1943, scacco matto alla Jagdwaffe Sizilien

Fra le ore 11,53 e le 12,50 del 25 giugno, Messina subì il settimo bombardamento dall'inizio del mese e senz'altro il più pesante fra quelli che lo avevano preceduto. Gli scali ferroviari, i magazzini, i moli del porto ed altri quartieri della città furono battuti da 289 tonnellate di alto esplosivo, fra cui 38 bombe da 2.000 libbre, scaricate da centoventinove B-17 dei Group 2nd, 97th, 99th e 301st della Forza Aerea Strategica⁸². Una nave di medio tonnellaggio fu colpita entro il porto, mentre nello scalo ferroviario e nei vicini depositi le bombe innescarono numerosi incendi⁸³. Sebbene i reparti da caccia dell'isola avessero non meno di duecentoventi velivoli italo tedeschi in piena efficienza, inaspettatamente la grossa falange delle "Flying Fortress" che aveva colpito Messina, rientrò alle proprie basi con perdite relativamente modeste. Cerchiamo ora di capire perché i reparti caccia dell'Asse, non ancora ridotti ai minimi termini dai bombardamenti sui loro campi avevano inaspettatamente perso l'occasione di cogliere un buon successo pur avendo la forza necessaria.

Il giorno innanzi il nuovo Jagdfliegerführer Sizilien, generale Adolf Galland, aveva convocato nella sala operazioni di Monte Erice (Trapani) il maggiore Steinhoff, comandante dello Jagdgeschwader 77, insieme a tutti i suoi comandanti di Gruppo e di Squadriglia, per ribadire la validità anche nel settore mediterraneo dei principi di tattica aerea, che nei cieli dell'Europa settentrionale avevano permesso ai caccia della Luftwaffe di affrontare con successo gli aerei della RAF e dell'VIII Air Force. Principi tattici che Galland aveva compendiato in tre massime capitali: *"Serrare le distanze, non sparare troppo presto, attaccare frontalmente in formazione serrata"*⁸⁴. Anche se lo Jagdfliegerführer probabilmente non lo sapeva, la tattica che suggeriva ai suoi piloti era esattamente quella che l'avversario più temeva. A quel tempo circolava fra i reparti di volo delle Northwest African Air Forces una istruzione segreta che testualmente recitava: *"Generalmente il nemico cerca di rompere le formazioni e quindi di attaccare i B-17 uno per uno. Lo tentano sia i caccia tedeschi che quelli italiani. Il Me.109 G è la loro migliore macchina e quella con la quale noi abbiamo il massimo dei problemi. Senza caccia di scorta, le Fortress devono fronteggiare tre o quattro dozzine di Me.109, che volano al loro fianco in gruppi di otto o dodici, [...] e quando sono tutti pronti [...] vengono [all'attacco] frontalmente attraverso la formazione dei bombardieri. La velocità finale di questo attacco è tremenda. Loro serrano le distanze sino a circa 100 yarde, poi virano, indovano giù e poi fuori sull'altro lato della formazione dei bombardieri, per poi ripetere ancora l'attacco. Questo tipo di attacco, sebbene il periodo in cui il fuoco [dei caccia] è efficace sia estremamente breve, è il più sicuro per i tedeschi. [...] L'aggressività dei loro piloti è molto variabile. Alcuni giorni rifiutano assolutamente di attaccare, ed in altri fanno buone intercettazioni in gran numero, e voi pensate che non la smetteranno mai. I loro piloti sono particolarmente aggressivi contro piccole formazioni e non mancano mai di attaccare gli sbandati"*⁸⁵.

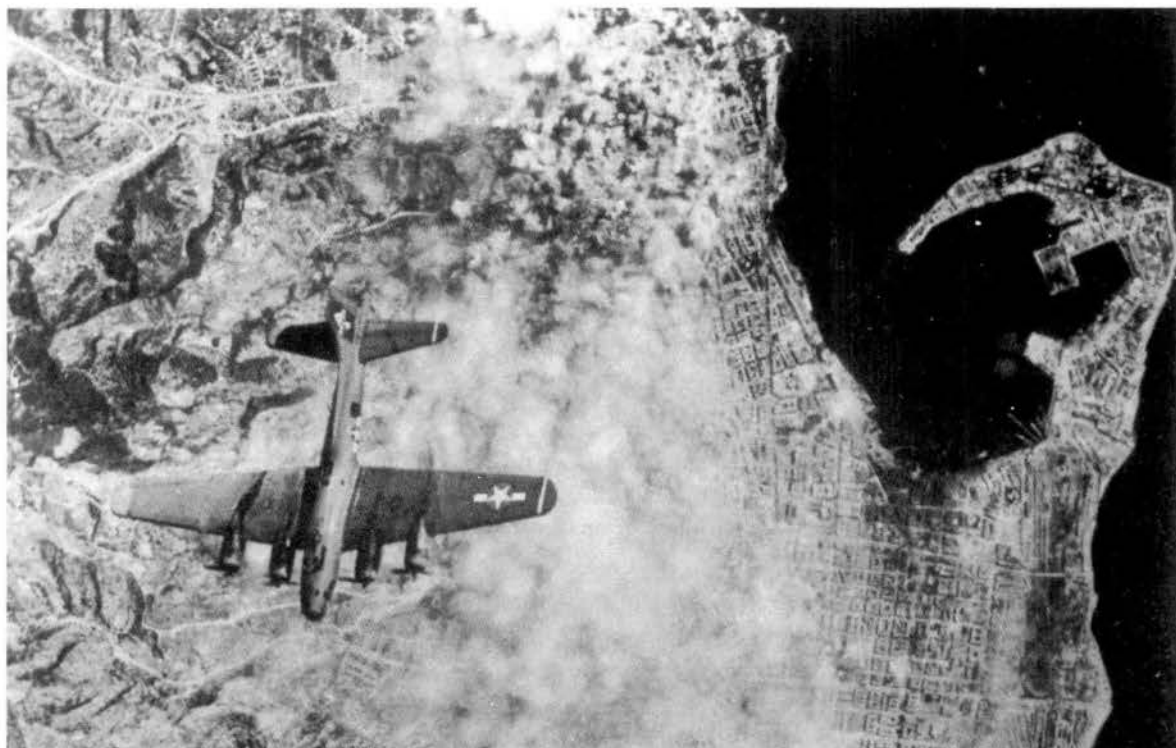
Se ai piloti americani questo scenario di combattimento poteva sembrare temibile, agli ufficiali piloti che avevano ascoltato Galland appariva denso di rischi. Al termine della conferenza di Monte Erice, un ufficiale aveva fatto osservare allo Jagdfliegerführer che il combattimento con le Flying Fortress era assai diverso dalle giostre con gli Spitfire. A suo parere le formazioni di B-17 erano simili a flotte di navi da battaglia. Per penetrare al loro interno era necessario aprirvi una breccia assalendole con una compatta falange di caccia, che però dovevano attraversare un infernale fuoco difensivo. Un altro comandante di

82 E.mail AFHRA all'A. in data 18.03.03. Mission Report Extract, 97th B.G., 25 June 1943, , copia trasmessa all'A. in allegato alla lettera AFHRA/RSA 28 Feb 2003.

83 History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV, p. 39. AFHRA A-6202.

84 Steinhoff J. "Messerschmitts over Sicily", p. 40.

85 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign, Annex 21, Operations Bulletin NO.3 1 June - 30 June 1943, p.2. AFHRA A-6192.



B-17 della XII Air Force in azione su Messina. (USAF)

squadriglia aveva fatto notare che i combattimenti sulla Germania non erano paragonabili a quelli sulla Sicilia. Nel Reich i piloti abbattuti avevano la possibilità di rientrare alla base in tempo per il pranzo, qui invece avevano più probabilità di finire dispersi in mare. Inoltre gli aerei nemici potevano avvicinarsi alla Sicilia da ogni direzione e tornarsene a casa relativamente poco disturbati dalla Flak, che nell'isola era molto più rada che in Germania, essendo essa schierata solo a difesa dei porti e degli aeroporti⁸⁶. Ma c'era un problema ancora più preoccupante. Come già più volte verificatosi sia in Sardegna che in Sicilia, i caccia bombardieri ed i bombardieri medi del nemico, volando bassi sul mare avevano la possibilità di arrivare quasi inavvertiti sugli aeroporti, favoriti anche dalla relativa vicinanza di questi ultimi alle coste. Inaspettatamente questa osservazione aveva trovato una immediata conferma. La conferenza di Monte Erice era appena finita, quando una formazione di Marauder aveva fatto irruzione a bassa quota sull'aeroporto di Trapani Milo. Fra i rituali tre colpi d'allarme sparati da una batteria di 88 e l'arrivo dei bombardieri era trascorso appena qualche minuto: ovvero un tempo troppo breve per consentire a tutto il personale dello JG.77 di mettersi al riparo. La brevissima incursione aveva provocato scarsi danni ai caccia. I Messerschmitt della Stab./JG 77 e del II./JG 77, quasi tutti parcheggiati entro ripari protetti da "sacchi a terra", non erano stati praticamente toccati, ad eccezione di uno letteralmente crivellato dalle schegge di bombe a frammentazione esplose vicino al lato aperto del suo riparo. Se i caccia se l'erano cavata a buon mercato, invece per il personale di terra della Staffel.1 del II./JG 77 le cose erano andate piuttosto male, perché molti di loro erano stati feriti⁸⁷.

L'attacco aereo era da poco finito, quando sugli schermi dei radar del centro di Monte Erice erano apparse a ponente di Trapani tracce di bombardieri pesanti in volo verso levante⁸⁸. L'allarme era però giunto

86 Steinhoff J. "Messerschmitts over Sicily", p. 40.

87 Steinhoff J. "Messerschmitts over Sicily", p. 44.

88 Aeronautica Sicilia a Superaereo, messaggio in arrivo n.2279, 26/6/1943, Riepilogo attività aerea giorno 25 corrente. AUSSMA SL4/41.

in un momento critico. Le bombe cadute poco prima su Milo avevano guastato le piste, pertanto era necessario un certo tempo prima di rimetterle in condizioni di permettere il decollo dei caccia. Altro tempo sarebbe occorso per rifornire gli aerei e portarli sulle piste. Nel frattempo la formazione nemica avrebbe potuto proseguire verso levante arrivando ad un punto oltre il raggio d'azione dei Bf.109. Vista la situazione, Galland aveva deciso di non tentare subito l'intercettazione, ma di rinviarla al momento in cui i bombardieri sarebbero ripassati a nord di Trapani durante il loro rientro alle basi tunisine. Il tenente colonnello Steinhoff - nel frattempo rientrato a Trapani Milo - fu avvertito personalmente da Galland di tenersi pronto a decollare con tutti gli aerei⁸⁹.



L'Oberstleutnant Johannes Steinhoff Geschwader Kommodore dello JG.77 (a destra nell'immagine) (BDA).

Le segnalazioni di Monte Erice avevano comunque messo in allarme tutti i reparti caccia dell'isola, compreso il 151° Gruppo, una delle cui squadriglie era distaccata sull'aeroporto di Palermo Boccadifalco. Più fiducioso dei tedeschi sulle possibilità di fare arrivare i suoi caccia a contatto con il nemico, intorno alle 11,05 il comando Aeronautica Sicilia aveva ordinato il decollo di sette MC.202 del 151° Gruppo. Però, dopo una cinquantina di minuti di vano inseguimento, gli aerei erano stati richiamati sia perché una lattiginosa foschia aveva molto peggiorato la visibilità, sia perché il loro carburante stava per esaurirsi. Mentre gli MC.202 del 151° rientravano a Boccadifalco, un centinaio di miglia più ad est, all'altezza delle isole Eolie, i Bombers Group della XII A.F. avevano cambiato rotta e con una improvvisa virata di circa 90° avevano puntato su Messina. Il cambiamento era però stato tempestivamente segnalato agli aeroporti del settore sud orientale e della Calabria. Da Torrazzo (Catania) erano immediatamente decollati i Messerschmitt del III./JG 53 e da quello di Reggio Calabria - con un certo ritardo rispetto ai tedeschi - erano partiti quattordici MC.202 del 161° Gruppo, seguiti qualche minuto dopo da un isolato D.520, che alla partenza aveva probabilmente avuto qualche problema con il motore⁹⁰. Quando i caccia italiani arrivarono a contatto con le formazioni dei bombardieri americani, queste avevano già svoltato verso le Eolie tallonate da una piccola muta di caccia tedeschi, che le avevano già ingaggiate in combattimento sopra Messina. Malgrado la forte reazione dei B-17 che avevano abbattuto un Bf.109, lo III./JG 53 aveva condotto a fondo parecchi attacchi, rivendicando la distruzione di un paio di B-17, da aggiungere ai tre rivendicati dalle batterie contraeree italo tedesche⁹¹. Le vittorie del III/JG.53 furono assegnate agli Oberleutenant Hans Roehrig e Franz Schiess, due validi esperti con già molti successi al loro attivo⁹². Per contro i mitraglieri del 97th B.G. si attribuirono l'abbattimento di due Bf.109 tedeschi⁹³.

Nei combattimenti fra Messina e le Eolie s'inserirono anche i caccia del 161°, uno dei quali pilotato dal sergente maggiore Umberto Canali del 161° Gruppo, che appena arrivato sulle Stretto notò "*il cielo punteggiato dalle nuvolette nere e gialle della contraerea*". Aggirato il settore battuto dal fuoco di sbarramento,

89 Steinhoff J. "Messerschmitts over Sicily", p. 44.

90 Aeronautica Sicilia a Superaereo, messaggio in arrivo n.2279, 26/6/1943, Riepilogo attività aerea giorno 25 corrente. AUSSMA SL4/41.

91 Prien J. op. cit. Teil 3, p.1601.

92 Ambedue i piloti tedeschi avevano già molte vittorie al loro attivo. Hans Roehrig raggiunse in seguito 68 vittorie mentre Franz Schiess arrivò a 55. L'abbattimento del B-17 rivendicato da Roehrig sarebbe avvenuto alle 12,06 nella zona dello Stretto di Messina, quello attribuito a Schiess, alle 12,13, circa 30 Km a Sud di Stromboli. (Fighter Claims - BA-MA 35-mm. micro-film.)

93 97th, 25 June 1943, Mission Report Extract, copia trasmessa all'A. in allegato alla lettera AFHRA/RSA 28 Feb 2003.



Comiso, crateri provocati da un pesante bombardamento Alleato. (pgc. gen. Giuseppe Ruzzin).

i Macchi guidati dal comandante di Gruppo, magg. Pietro Serini, “erano riusciti ad agganciare la formazione nemica. In quel momento il cielo era pieno di velivoli che sfrecciavano in tutti i sensi [...] c'erano anche aerei tedeschi”. Alla giostra si era infine unito anche il ritardatario D.520, che riuscì a farsi notare dai mitraglieri del 97th B.G., che lo identificarono come Re.2001⁹⁴.

Nel frattempo Canali aveva adocchiato la sua preda: “una fortezza volante, che era rimasta arretrata rispetto alla formazione, forse colpita od in difficoltà. Volava sui 7.000

metri. Data un'occhiata attorno mi parve di essere in posizione favorevole, circa un centinaio di metri più in alto del bombardiere. Feci una rovesciata sulla sinistra puntando quasi sul muso del gigante. Aprii il fuoco [...] Vidi le traccianti infilarsi prima nell'ala e poi attraversare la cabina dei piloti. Non ebbi il tempo di notare la reazione del mitagliere di torretta[...] Solo quando, ancora in picchiata superai il quadrimotore, notai qualche guizzo rosso fiancheggiarmi per pochi istanti per poi spegnersi sul mare. Eravamo sopra le isole Eolie [...] quando ricominciai a cabrare per prepararmi ad un secondo attacco al quadrimotore, che nel frattempo aveva perso quota. Fu in quel momento che mi vidi affiancare da un caccia tedesco [...]. In un primo momento ebbi un sussulto, ma la sua sagoma slanciata e la croce nera mi rinfrancarono subito”. L'impaziente pilota del “Gustav” attaccò per primo. Canali notò le traccianti del tedesco immergersi nel B-17. “[Poi] incrociato dal fuoco della difesa, l'aereo tedesco passò sotto il bombardiere e scomparve”. Arrivato il suo turno, Canali si avvicinò al bombardiere notando “che sulla sua ala c'era uno squarcio enorme, attraverso il quale si vedeva il mare sottostante”. Mentre serrava le distanze, le mitragliatrici di torretta ebbero ancora una reazione, ma quella laterale rimase muta. Poiché l'aereo nemico non dava segni di cedimento, il nostro sergente reiterò l'attacco, notando questa volta che “due delle quattro eliche erano ferme, mentre ali e fusoliera presentavano diversi squarci, ed infine non vi era più alcun segno di reazione delle armi di bordo”. Sebbene avesse ancora un po' di munizioni, Canali dovette rinunciare al colpo di grazia poiché il suo “telelevel” segnalava una quantità di carburante appena sufficiente per rientrare alla base⁹⁵.

I Macchi del 161° non erano comunque stati gli unici caccia italiani ad impegnarsi contro i quadrimotori che avevano bombardato Messina. Erano intervenuti anche gli intercettori del 1° Stormo. Alle 11,15 - 50 minuti, prima che la formazione di testa sganciasse le bombe su Messina, undici MC.205 del 1° Stormo si erano levati da Catania San Salvatore seguiti un quarto d'ora dopo da tredici MC.202⁹⁶. Tuttavia solo tre MC.205 avevano agganciato i B-17 nella zona delle Eolie, impegnando un accanito combattimento, che era costato la vita al sottotenente Alberto Degli Esposti.

94 97th, 25 June 1943, Mission Report Extract, copia trasmessa all'A. in allegato alla lettera AFHRA/RSA 28 Feb 2003.

95 Testimonianza del sergente pilota Umberto Canali (“Ala Tricolore”, novembre 1980, p.2). Due giorni dopo fu comunicato a Canali che un peschereccio aveva recuperato l'equipaggio di un bombardiere ammarato vicino all'isola di Vulcano, all'incirca nella posizione dove egli aveva terminato il suo combattimento.

96 Aeronautica Sicilia a Superaereo, messaggio in arrivo n.2279, 26/6/1943, Riepilogo attività aerea giorno 25 corrente. AUSSMA SL4/41. 97th, 25 June 1943, Mission Report Extract, copia trasmessa all'A. in allegato alla lettera AFHRA/RSA 28 Feb 2003.

Sempre nella medesima zona di mare, erano caduti anche due MC.202 del 161° Gruppo - fra cui quello del maggiore Serini - ed il B-17 matricola 42- 29116 del 2nd Bomb Group, esploso all'impatto con la superficie marina. Pochi istanti prima questo quadrimotore aveva perduto un'ala nella collisione con un caccia. Vista la dinamica dell'incidente, gli equipaggi del 2nd B.G. avevano immaginato che il pilota del caccia fosse già stato ucciso dalle loro mitragliatrici prima della



Trapani giugno 1943, 2° da sin. Adolf Galland, 4° von Malthman, 5° Steinhoff (BDA)

collisione⁹⁷. Secondo loro, il caccia era un Bf.109, tuttavia è più probabile fosse il MC.202 di Serini. Infatti era abbastanza frequente che gli aviatori americani confondessero i MC.202 con i Bf.109 tedeschi. Un secondo MC.202 del 161° fu abbattuto dalle Browning della torretta dorsale di un B-17 del 97th B.G. manovrata dal sergente Paul Krueger, che fu l'unico mitragliere a rivendicare un MC.202 italiano. A sera, l'Aeronautica Sicilia confermò la perdita dei Macchi di Serini e Degli Esposti, annunciando contemporaneamente la distruzione di sette velivoli nemici più un ottavo probabile⁹⁸. Un annuncio abbastanza ottimistico, e solo parzialmente confermato dalle autorità di Stromboli, che informarono della caduta di tre quadrimotori nei pressi dell'isola e di quella di un caccia nell'interno⁹⁹.

Mentre i combattimenti aerei infuriavano sullo specchio di mare compreso fra lo Stretto di Messina e le Eolie, gli specialisti dello Jagdgeschwader 77 avevano completato i controlli ed i rifornimenti dei Bf.109, mentre un'altra parte del personale aveva sgomberato le piste dai detriti e dai rottami della recente incursione. L'attesa dello JG 77 era stata abbastanza breve. L'ordine di decollo era stato impartito personalmente da Galland poco prima delle 12,55. Ovvero una mezz'ora dopo che il 2nd B.G. aveva sganciato le ultime bombe su Messina¹⁰⁰. Il tenente colonnello Steinhoff era decollato per primo da Trapani Milo, seguito dai tre gregari della Stabschwarm (pattuglia comando), indi dalle Staffeln del II./JG 77. Nel frattempo anche i Bf.109 dello I./JG 77, dopo avere rullato veloci sulle piste di Sciacca, si erano alzati in volo andando a raggiungere Steinhoff sulla verticale del Monte Erice¹⁰¹. Riuniti i due gruppi in un'unica massa di circa cinquantacinque aerei, il Kommandeur dello JG 77 li aveva guidati verso nord mantenendo una quota di

97 I membri dell'equipaggio periti col B-17 erano: Captain Albert D. Hinsey, Pilot; Ist Lt. Jack J. Evans, Co-Pilot; Ist Lt. Walter C. Hopp, Navigator; Ist Lt. Jacob W. Hershey Bombardier; S/Sgt. Urban V. Laviorie U/T; S/Sgt. Fredrick W. Radefeld L/T; Sgt. Harold (MNI) Thompson R/W; S/Sgt Jess W. Post L/W; S/Sgt Leo H. Valentine T/G; T/Sgt Jack K. Hildt R/O. Message from mr. Richard K. Radtke, historian of the 2nd B.G. Association, Thursday, March 13, 2003 3:11 PM Subject: R: 2nd BG operations in Italy

98 Aeronautica Sicilia a Superaereo, messaggio in arrivo n.2279, 26/6/1943, Riepilogo attività aerea giorno 25 corrente. AUSSMA SL4/41. Al maggiore Pietro Serini, ritornato al comando di un reparto dopo le gravi ferite riportate in un precedente ciclo operativo, venne concessa la MOVIM alla memoria.

99 Aeronautica Sicilia a Superaereo, messaggio in arrivo n.66, 27/6/1943

100 E.mail all'A. in data 18.03.03 di Archie Di Fante, AFHRA archivist. I mancati rientri furono accusati dal 97th B.G.

101 Prien J. op. cit. pp. 1605 - 1606. Secondo Prien della squadriglia comando sarebbe decollato il solo Bf.109 di Steinhoff, mentre secondo Steinhoff (op. cit. p. 50) la Stab Staffel andò in azione con tre gregari, e con ovviamente lo stesso Steinhoff.



Comiso. In primo piano ciò che è rimasto di un Bf.109 dello JG.53 centrato in pieno. (pgc. gen. Giuseppe Ruzzin).

circa 3.000 metri¹⁰². Sul mare Steinhoff aveva trovato una foschia tanto densa che non si potevano vedere i caccia alle estremità della formazione. Seguendo le istruzioni trasmesse ad intervalli dalla centrale operativa di Monte Erice, Steinhoff aveva gradualmente raggiunto una posizione a mezza via fra la Sicilia e l'estremità sud orientale della Sardegna, quando gli era stato comunicato che il Freya di Trapani aveva perso il contatto con i bombardieri, forse perché avevano ulteriormente diminuito

la quota. Sebbene la formazione dello JG.77 si fosse già ampiamente disgregata a causa della foschia ed il carburante cominciasse a scarseggiare - infatti molti aerei avevano già da tempo svuotato i serbatoi ausiliari - Steinhoff aveva proseguito ostinatamente la ricerca sinché, sempre guidato da Monte Erice, era entrato in contatto visivo con un gruppo di bombardieri in un punto a circa 130 chilometri a nord ovest di Trapani¹⁰³. Per poter vedere i B-17 segnalati dal radar Steinhoff aveva dovuto abbassarsi a 1.000 metri, ma finalmente i quadrimotori erano apparsi dietro un leggero velo di foschia. *“Con le loro parti superiori dipinte di giallo deserto le Fortezze volanti risaltavano chiaramente contro il grigio argento del mare. Stavano volando basse e veloci, correndo sopra le onde quasi ala contro ala”*¹⁰⁴. Seguito dai tre gregari della pattuglia comando il comandante dello JG 77 era andato all'attacco di un B-17, demolendone la cabina di pilotaggio con una sola raffica. Mentre si accingeva a cabrare per ripetere l'attacco, Steinhoff aveva visto la sua preda schiantarsi sulle sottostanti onde sollevando un'alta colonna di spuma. Una vittoria rapida e folgorante, che però era anche l'ultima, come lo stesso Steinhoff capì appena posò l'occhio sull'indicatore di livello, che segnalava carburante per solo venti minuti di volo. Bastavano solo per un immediato rientro alla base. Nel frattempo un gran numero di piloti si era distaccato dalla formazione d'attacco, dopo avere riferito via radio di essere a corto di carburante. A causa della eccessiva durata della ricerca, il tempo di contatto fra i cinquantacinque Bf.109 dello JG.77 e le loro prede si era ridotto ad appena qualche minuto, di cui pochissimi caccia riuscirono ad approfittare.

Oltre al B-17 abbattuto dal suo comandante, il Geschwader segnalò altri due “probabili” vittorie, attribuendole ai piloti del II Gruppe. Unica perdita: quella del lieutenant Gerhard Flügge dello I/JG 77, abbattuto dalla reazione dei B-17¹⁰⁵.

102 Circa il numero degli aerei facenti parte della formazione dello JG 77 esiste una grossa discordanza fra Steinhoff e Prien, il primo accenna ad un centinaio di Bf.109 il secondo a cinquantadue, di cui solo uno della Stab, data l'esatta situazione a nostra conoscenza degli aerei efficienti per i gruppi I e II e per la Stab alle date del 20 e 30 giugno 1943 (rispettivamente 42 ed 68 Bf.109, cfr.: German Documents, appendix 3, RAF Narrative - The Sicilian Campaign cit.), riteniamo più probabile la presenza di cinquantacinque aerei, tuttavia la testimonianza di Steinhoff circa la composizione della sua Stab (4 aerei) è molto più convincente, contenendo anche i nomi dei piloti..

103 Per la posizione dello JG 77 al momento del breve combattimento con i B-17 cfr.: Prien J., op. cit. p.1605, rapporto sulla perdita del Bf.109 del Lt. Gerhard Flügge.

104 Steinhoff J. op. cit. p. 50.

105 La ricostruzione delle azioni dello JG 77 nella giornata del 25 giugno è basata su:

- Steinhoff Johannes, op. cit. pp.33-53
- Prien Jochen, op. cit. Teil 3, p.1601 e segg.

A questo punto i combattimenti erano finiti, pertanto è possibile farne un bilancio. L'atteso debutto dello JG.77 si era concluso con una sola vittoria certa, da assegnare senza esitazioni a Johannes Steinhoff. Un secondo B-17 era stato distrutto dalla collisione con un caccia, probabilmente quello del maggiore Serini¹⁰⁶. Un terzo B-17 si distrusse in atterraggio ed altri sette – forse perché danneggiati o per avere esaurito il carburante – anticiparono il loro atterraggio sul campo di Bona, anziché raggiungere la base di partenza¹⁰⁷. Le due fortezze volanti non rientrate alla base furono abbattute dai caccia. Altre furono danneggiate dalla contraerea. In ogni modo le vittorie dichiarate furono tutte largamente sovrastimate: sia quelle italo tedesche (caccia e contraerea) sia quelle – come al solito astronomiche – dei mitraglieri americani¹⁰⁸.

Quando Göring fu informato del deludente esito dei combattimenti, fulminò Galland con questo telegramma:

“Al Comandante la Caccia in Sicilia. Durante l'azione difensiva contro l'attacco dei bombardieri sullo Stretto di Messina, elementi della caccia hanno fallito il loro compito. Un pilota per ogni Gruppo che vi ha partecipato sarà deferito alla corte marziale per codardia di fronte al nemico. Göring Reichsmarschall 109.”

L'ordine non ebbe poi seguito pratico, anche perché von Richthofen, nuovo comandante della Luftflotte.2 si guardò bene dall'applicarlo. Tuttavia lo sfortunato esordio come Jagdfliegerführer Sizilien del più famoso asso della caccia tedesca non riuscì troppo sgradito al feldmaresciallo, che annotò nel suo diario questo sarcastico appunto: *“Discorso di Galland relativo all'insieme dei problemi della Caccia. D'accordo. Difficilmente Galland ha capito la Caccia, la quale negli ultimi tempi non ha attaccato. Se troppo difficile [ciò] deve essere evidenziato. In ogni caso Galland deve portare a termine la cosa”*¹¹⁰.

Certamente qualche cosa non aveva funzionato. Il sistema di avvistamento radar tedesco era potente

106 Al maggiore Pietro Serini fu concessa la Medaglia d'Oro al Valore Militare (alla memoria), la cui motivazione concludeva: *“dimostrandosi degno continuatore della tradizione di valore dei cacciatori italiani cadeva da eroe additando ai gregari, con il costante esempio spinto fino al cosciente olocausto della vita, la via da seguire per la salvezza della Patria”*.

107 E.mail all'A. in data 18.03.03 di Archie Di Fante, AFHRA archivista.

Secondo i documenti trasmessi all'A. dall'AFHRA i dati sintetici della missione del 25 giugno 1943 dei B-17 su Messina sono i seguenti:

97th Bomb Group

33 aircraft departed 08,16, 2 returned early, 31 struck the target at 11,55, at 24,500 ft, 29 returned at 15,36, bombload 6x2000, 6x1000, 448x300 (152,400lbs)

99th Bomb Group

30 aircraft departed 0803, 3 returned early, 27 struck target at 1210 at 25,000 ft, 24 returned at 1558. 1 crash landed at Bizerta, 2 landed at Bone.

bombload 10x2000lb, 10x1000lb, 352x300lb. (135,600 lbs)

301st Bomb Group

33 B-17s departed at 0750, 1 returned early, 32 over target at 1204 at 23,500 ft, 30 returned at 1605, 2 landed at Bone

bombload 434x300lb, 8x2000lb, 8x1000lb (154,200 lbs)

2nd Bomb Group

40 B-17s departed at 0730, 39 struck target at 1213 at 22,400-24,500ft, 38 returned at 1610. B-17 (#615) collided with Me-109 above target at 23,000ft at 1215, B-17 (#782) missing, not accounted for

bombload 512x300lb, 14x2000lb, 14x1000lb (195,600 lbs)

Total bombload 2nd, 97th, 99th, 301st B.G.'s : 637,000 lbs

108 Le perdite di due B-17 sono convalidate dai rapporti dei quattro Bomb Group che il 25 bombardarono Messina, in cui sono elencati due B-17 perduti, più uno del 99th Bomb Group distrutto durante l'atterraggio a Biserta. Circa le vittorie rivendicate dai caccia italiani il 25 giugno 1943 cfr. anche Arena N.op. cit. Vol. IV p.249.

109 Steinhoff J. op. cit. p. 56.

110 Prien Jochen, op. cit. Teil 3, p.1610.



Un Bf.109 G6 del 3° Gruppo integro entro il suo paraschegge. In primo piano l'involucro di una 500 lbs GP malamente esplosa. (pgc. gen. Giuseppe Ruzzin).

e preciso. Il Freya di Monte Erice aveva inseguito le formazioni dei B-17 sulla loro rotta di ritorno sino alla distanza di 130 chilometri da Trapani, nonostante la loro quota fosse leggermente inferiore ai 3.000 piedi (924 metri)¹¹¹. Il primo avvistamento, effettuato durante la mattina, sempre da Monte Erice, era stato tardivo. I B-17 erano stati individuati solo quando erano già a nord est di Trapani. Una posizione che avevano raggiunto volando a bassa quota poco sopra il livello del mare. Il radar li aveva rilevati solo quando erano stati costretti a salire per portarsi alla quota d'attacco, ovvero ai 24.500 piedi d'altezza necessari per ridurre il rischio costituito dalla formidabile contraerea dello Stretto¹¹².

Successivamente i B-17 erano stati favoriti dalla situazione meteorologica di alta pressione caratterizzata da un apprezzabile ispessimento della foschia¹¹³. Fattore che, come testimonia Steinhoff, aveva pesantemente ostacolato la ricerca effettuata dallo JG 77. In quelle condizioni di ridotta visibilità, data l'elevata quota di volo assunta, i piloti dello Geschwader potevano appena intravedere i contorni della terra, mentre la linea del mare si confondeva con quella del cielo. Data la particolare situazione meteorologica, forse la Luftwaffe o la Regia Aeronautica avrebbero potuto inviare ricognitori per cercare e tallonare le formazioni di B-17, che stavano rientrando dall'attacco su Messina. Con la relativa abbondanza di ricognitori marittimi e terrestri italiani e tedeschi ancora in Sicilia, non sarebbe stato impossibile pattugliare la presumibile rotta dei bombardieri per raccogliere informazioni circa la loro quota, rotta e posizione. Gli aerei non mancavano. Alla fine del giugno 1943 l'Osservazione Aerea della Sicilia disponeva di ventidue velivoli e la Ricognizione Marittima di quarantuno¹¹⁴. Però mancava una intesa fra i comandi della R.A. e della Luftwaffe per organizzare un servizio di sorveglianza aerea diurna come quello funzionante in Germania per guidare i caccia contro le formazioni nemiche. Ma nel giugno 1943 la collaborazione fra le due aviazioni era arrivata quasi ad un punto critico¹¹⁵.

In conclusione. Il fortissimo JG.77 non riuscì a prendere contatto con la massa di B-17 in tempo utile per effettuare una serie di attacchi che – data la forza del reparto – in altre condizioni avrebbero sicuramente avuto esiti micidiali per la formazione americana.

Il bilancio più attendibile dei combattimenti del 25 giugno fra i caccia italo tedeschi ed i B-17 della XII Air Force è il seguente:

- caccia italiani, quarantasei decollati, tre perduti, una vittoria.
- caccia tedeschi, circa settantatre decollati, due perduti, una vittoria.
- XII Air Force, centodiciannove B-17 su Messina, due perduti in azione ed uno distrutto all'atterraggio, altri danneggiati più o meno gravemente.

¹¹¹ Steinhoff J. op. cit. p. 50.

¹¹² Per la quota d'attacco dei B-17 su Messina, ci siamo riferiti al già citato "97th , 25 June 1943, Mission Report Extract".

¹¹³ Steinhoff J. op. cit. p. 46.

¹¹⁴ Relazione sulla situazione logistica dell'Aeronautica della Sicilia alle date del 31 dicembre 1942 e 30 giugno 1943, allegata alla comunicazione 4T/22982 del 14 agosto 1943, SMA 2° Rep. - 2° Div. Servizi Logistici, a Stato Maggiore Aeronautica, AUSSMA SL2/11-11 Quater.

¹¹⁵ Durante le incursioni sulla Germania, molte volte i bombardieri Alleati notarono aerei di diverso tipo che fiancheggiavano le loro formazioni, probabilmente per passare informazioni ai centri della difesa. A volte furono notati persino Ju.87. Cfr.: INTPOS della 15th Air Force, AFHRA A-6379, A-6377.

Quattordici giorni all'invasione

Fra il 26 giugno ed il 2 luglio, alle centinaia di tonnellate di bombe lanciate nelle ore diurne dai B-17, B-25 e B-26 americani si aggiunsero quelle scaricate nottetempo dagli Wellingtons britannici che eseguirono trecentoquarantacinque sortite, in massima parte sui porti della Sicilia e dell'Italia Meridionale¹¹⁶. L'azione più pesante degli "Wimpys" fu quella della notte sul 30, eseguita da una formazione di oltre sessanta aerei che misero a ferro e fuoco tutta la zona a nord est di Capo San Marco, gli scali ferroviari di Messina e le aree circostanti¹¹⁷. Dopo alcuni giorni di attività relativamente moderata, il 30 giugno la XII A.F. riprese lo slancio, inviando circa duecento bombardieri a battere gli aeroporti occidentali della Sicilia. Questa nuova ondata di attacchi butterò con centinaia di crateri le piste e le aree di decentramento di Sciacca, Bocca di Falco, Borizzo e Trapani Milo, facendone gli obiettivi più bombardati nel mese di giugno¹¹⁸. La base aerea più pesantemente attaccata fu quella di Boccadifalco, che nel corso di cinque attacchi incassò 270,4 tonnellate di bombe, seguita da quella di Sciacca con altrettanti attacchi e 145,2 tonnellate di bombe, indi da Borizzo e Milo, quasi alla pari per tonnellaggio di bombe incassato, ma con Milo decisamente in vantaggio per il numero degli attacchi (6 contro i 4 di Borizzo)¹¹⁹. In termini pratici, l'aeroporto più danneggiato fu quello di Milo, messo quasi completamente fuori uso.

Per sua fortuna, lo JG.77 aveva in parte evitato la gragnola di bombe scaricata sugli aeroporti della zona occidentale, in quanto tre giorni prima il II.Gruppe si era spostato da Trapani Milo alla piana di Gerbini, in conformità all'ordine di Galland di concentrare i caccia nel settore sud orientale dell'isola onde rafforzarne le difese¹²⁰. La nuova sistemazione non era molto piaciuta a Steinhoff, poiché nei pressi della striscia di atterraggio di Gerbini Nord assegnata al II/JG 77, era schierato l'intero Schnellkampfgeschwader 10 con una settantina di Focke Wulf 190, decentrati un po' dovunque fra le numerose piantagioni di ulivi della zona¹²¹. Questo complesso di campi e piste a Steinhoff era sembrato *"un bersaglio ideale per le Fortezze Volanti con la loro tecnica del tappeto di bombe. Visto che l'intera piana attorno a Gerbini era coperta da aerei"*¹²².

Il 30, una buona dose di bombe aveva colpito anche Comiso, dove la forza del 3° Gruppo "Diavoli Rossi" era stata ridotta ad una striminzita pattuglia. Infatti dopo l'ultima incursione erano rimasti solo quattro Bf.109 efficienti¹²³.

Comunque la XII A.F. non aveva dimenticato Palermo, che dopo una serie di bombardamenti relativamente "leggeri", alle 12,30 del 30 giugno fu visitata da una formazione di trenta "Flying Fortresses" che scaricarono 120 tonnellate di esplosivi¹²⁴. Oltre a devastare vari edifici storici, fra cui la Regia Uni-

116 History of the Twelfth Air Force chapt. XIV, p.36, AFHRA A-6202

117 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

118 In giugno gli obiettivi più bombardati erano stati: Pantelleria con 5593 tonnellate di bombe, Messina con 587, 5 tonn., Lampedusa con 354,6 seguita da Boccadifalco (The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 21, Bulletin NO.3, Statistical Bombing Summary, p. 9, AFHRA A-6192)

119 Su Borizzo caddero 117 di bombe e su Milo 113,8 tonnellate. Cfr.: "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 21, Bulletin NO.3, Statistical Bombing Summary, p. 9, AFHRA A-6192.

120 Steinhoff J, op. cit. p.105.

121 Il 30 giugno 1943, i FW.190 in forza alloSKG.10 erano 67 (cfr: German Documents, Appendix 3, in RAF Narrative - The Sicilian Campaign June August 1943, AFHRA 23364.

122 Steinhoff J. op. cit. p.109.

123 Pagani F. op. cit. p. 254.

124 "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 21, Bulletin NO.3, Statistical Bombing Summary, p. 9, AFHRA A-6192. Bonacina, op. cit. p.197. NATAF, Int/Opsum No.65, AI/575, 1^a July (1943), AFHRA A-6011.



Danni da combattimento su questo P-38 del 1st F.G. pilotato dal tenente Richard. (1st F.G. Association).

so delle azioni su Pantelleria, Sicilia, Sardegna e penisola italiana. Perdite cui la IX A.F. aggiunse due B-24 non rientrati ed una trentina danneggiati. Invece il totale degli abbattimenti rivendicati in giugno dalle difese della sola Sicilia, fu di centocinque velivoli per l'artiglieria contraerea e di centoventotto per la caccia (di cui ventotto rivendicati dai caccia tedeschi)¹²⁷.

Oltre al pesante fardello della difesa aerea della Sicilia, la caccia italo tedesca doveva portare anche quello delle quasi quotidiane ricognizioni su Malta, Pantelleria e Capo Bon, per integrare le informazioni raccolte dai pochi ricognitori tattici Bf.109 G-4 della Aufklärungstaffel 2(F) 122 che operavano dalla base di Trapani Milo. Il 30 giugno le installazioni di Pantelleria furono controllate da una coppia di Bf.109 del I/JG 77, che due giorni inviò altre coppie di Bf.109 in ricognizione rispettivamente sulle aree Malta - Pantelleria e Capo Bon - Biserta¹²⁸. Nella stessa giornata anche il 3° Gruppo eseguì una ricognizione a vista su Malta con una coppia di Bf.109. Per la missione si erano offerti volontari, il tenente Giuseppe Ruzzin ed il sergente maggiore Cavagliano, che mentre sorvolavano ad 8.000 metri la bene difesa isola, furono intercettati da una pattuglia di cinque Spitfire. Avendo avvistato i caccia avversari proprio mentre stavano per lanciarsi all'attacco da quota superiore, ai due piloti non rimase altra scelta che picchiare a tutto gas sino quasi al livello del mare. Solo per un miracolo la spericolata manovra evasiva non finì in un disastro. A causa dell'altissima velocità raggiunta, ambedue i Bf.109 manifestarono fenomeni di compressibilità, con conseguente riduzione della governabilità, comunque il temerario espediente servì per sottrarli ad combattimento dall'esito sicuramente avverso¹²⁹.

Il 2 luglio i Bomb Group 44th e 93rd, appena trasferiti dalla VIII alla IX Air Force, esordirono insieme ai veterani B.G. 376th e 98th, scaricando sugli aeroporti di Lecce, Grottaglie e San Pancrazio Salentino una miscela di dirompenti da 500 libbre e bombe a frammentazione da 20 libbre. I ventinove B-24 del

versità, le bombe avevano provocato non meno di trecento vittime fra la popolazione civile¹²⁵. Dopo essere stati contrastati da una contraerea inspiegabilmente fiacca, i B-17 avevano però dovuto vedersela con una muta di diciassette caccia italiani (otto Bf.109 del 150°, cinque Bf.109 del 3° e quattro MC.202 della 377^a Sq. Autonoma), che avevano rivendicato cinque vittorie (due B-17 e tre P-38 della scorsa) contro la perdita di un Bf.109 e gravi danni ad un MC.202¹²⁶.

Per inciso osserviamo che nel mese di giugno la NAAF registrò settantanove velivoli perduti, più altri centoquarantacinque gravemente danneggiati, nel corso

125 Bonacina, op. cit. p.197.

126 Arena op. cit. Vol. 4, p.250. Non abbiamo elementi per confermare le vittorie dei caccia italiani menzionate da Arena, tuttavia osserviamo che le perdite subite dalla NAAF nel corso di tutte le azioni eseguite nell'area mediterranea nella giornata del 30 ammontarono a quattro velivoli sicuramente perduti e cinque dispersi, fra i quali un B-26 caduto in mare 35 miglia a Nord di Capo Bon al rientro dall'azione su Borizzo (cfr.: "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 21, Bulletin NO.3, Statistical Bombing Summary, p. 9, AFHRA A-6192. U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945).

127 Arena N. op. cit. Vol.4, p.251. Pertanto il rapporto fra effettivi abbattimenti e rivendicazioni si attesta su un più realistico uno a tre.

128 Prien J, op. cit. Teil 3, p.1618.

129 Pagani F. op. cit. p. 255

98th B.G. arrivati su Lecce rientrarono tutti alla base, mentre i diciannove B-24 del 44th B.G., che poco dopo bombardarono il medesimo obiettivo se la cavarono piuttosto male. Affrontato da alcuni Bf.109 G6 prima di giungere sul bersaglio, il reparto perse subito un "Liberator", più un secondo, che, gravemente danneggiato, fu in seguito costretto ad effettuare un ammaraggio forzato in cui morirono cinque dei dieci membri dell'equipaggio¹³⁰. Ebbe invece migliore fortuna il 376th B.G., che rientrò dal bombardamento di Grottaglie con tutti i suoi ventidue B-24, compreso uno con l'alettone dell'ala destra praticamente distrutto da una bomba a frammentazione lanciata da un aereo della sua formazione. Tuttavia il IV./JG.3 di base a Leverano (Lecce), che fra le 11.09 e le 11.30 aveva impegnato combattimento i tre Groups, stimò di avere loro inflitto perdite molto superiori. Infatti cinque piloti della sua Staffel.10 rivendicarono la distruzione di altrettanti B-24¹³¹. Sebbene le perdite siano state inferiori a quelle reclamate dai tedeschi, i B-24 tornarono da Grottaglie praticamente con le pive nel sacco: un paio di aerei distrutti a terra e qualche edificio danneggiato.

Nello stesso giorno dodici B-25 del 12th B.G. scortati da quarantasette P-40 (dodici del 99th Fighter Squadrons e trentacinque del 324th) dovevano bombardare il campo di Sciacca e le relative aeree di decentramento, ma non riuscendo a localizzarlo a causa della foschia, deviarono su un obiettivo alternativo a Castelvetro. Circa duecento bombe da 500 libbre colpirono la linea ferroviaria e la parallela strada nazionale No.119, ma nel momento in cui la seconda pattuglia di B-25 lanciava gli ultimi esplosivi, essa fu affrontata da quindici Bf.109 del 150° Gruppo decollati da Sciacca e da cinque MC.202 del 153° Gruppo partiti su allarme da Chinisia. Secondo la consolidata abitudine per cui le batoste erano accettabili solo se ricevute dalla Luftwaffe, i piloti dei P-40 affermarono di essersi scontrati con una ventina di caccia germanici, fra Fw.190 e Bf.109. Furono altrettanto sicuri quando reclamarono di avere sicuramente distrutto un Fw.190 e di avere probabilmente abbattuto un Bf.109, ed inoltre di avere inflitto vari danni ad un secondo Bf.109. In cambio avevano lasciato sul campo due dei loro colleghi¹³². Tuttavia questi erano stati abbattuti da aerei italiani, fra cui alcuni Bf.109 del 150°, che erano stati i veri artefici delle vittorie, senza perdere alcuno dei loro¹³³. Nessuna perdita, ma neppure nessuna vittoria per il 153° Gruppo, i cui MC.202 avevano solo danneggiato due Spitfire ed un B-25¹³⁴.

Nella medesima mattina, il I./JG 77 ebbe due combattimenti sulla Sicilia con formazioni di B-25 scortate da P-40, rivendicando tre P-40 ed un B-25. Vittorie di cui però non si trovano tracce nel rapporto NATAF delle operazioni del 2 luglio¹³⁵. Sempre il 2 luglio, nelle prime ore del pomeriggio, una Staffel del I./JG 77 in missione di ricognizione e caccia libera a nord di La Valletta, ebbe uno scontro con una pattuglia di Spitfire, abbattendone tre, di cui due furono attribuiti all'Oberleutnant Berres – che aveva già rivendicato due dei tre P-40 distrutti nei combattimenti della mattina, ed uno al giovane Feldwebel Hatrmut Ryll¹³⁶.

Gli Alleati furono piacevolmente sorpresi nel constatare che la resistenza dei caccia dell'Asse ai bombardamenti programmati per la prima fase delle operazioni concluse ai primi di luglio, aveva mancato di consistenza sia per numero di intercettazioni che per qualità. Un secondo motivo di soddisfazione proveniva dal fatto che era stata riscontrata una maggiore concentrazione di caccia nemici sul settore nord orien-

130 Messaggio all'A di mr. Will Lundy veterano e storico del 44th B.G., Cool, CA, USA, 18 Feb 2003.

131 BA-MA Film, OKL, West und Sud Front 2 July 1943.

132 NATAF, AI/579 3rd July (1943), Int/Opsum No.86, AFHRA A-6011.

133 Secondo il già citato Libretto Voli del tenente Giovanni Chiale, il 150° rivendicò un B-25 ed un P-40 abbattuti ed un P-40 mitragliato.

134 Tarantola Eop. cit. p.159.

135 Cfr.: Prien J. op. cit. p.1618, NATAF, AI/579 3rd July (1943), Int/Opsum No.86, AFHRA A-6011. Non si trova conferma di queste vittorie neppure nel quadro riassuntivo delle perdite subite luglio dalle forze aeree Alleate del Nord Africa ("The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", Annex 21, Bulletin NO.4, p.11, AFHRA A-6192).

136 Cfr.: Prien J. op. cit. p.1618, Ba-Ma Film Okl Jafu Sizilien 2 July 1943.



Aeroporto di Catania sotto le bombe dei B-17 del 97th B.G. il 4 luglio 1943. (AFHRA)

tale della Sicilia e sull'Italia Meridionale. Ciò costituiva una conferma della teoria che i loro bombardamenti avrebbero costretto la caccia italo tedesca ad usare sempre più le basi arretrate di Reggio Calabria, Bari, Brindisi, Crotone e Capodichino invece di quelle della Sicilia occidentale¹³⁷. In realtà la diversa concentrazione rilevata dipendeva in via principale dalla decisione di Galland di concentrare nel nord est la maggior parte dei suoi caccia, ed in via secondaria dal fatto che i reparti caccia italiani che difendevano il settore nord ovest erano talmente esauriti, che la Regia Aeronautica ne aveva deciso la sostituzione con le ultime unità della riserva¹³⁸.

Sette giorni all'invasione (Dx-7)

Ai primi di luglio le forze aeree anglo americane erano già schierate sulle basi previste nel piano aereo di "Husky". Tutte le unità equipaggiate con Spitfire erano state trasferite dal Nord Africa a Malta e Gozo. I Kittyhawks del 33rd Fighter Group stavano già operando dall'aeroporto di Pantelleria. Tutti i caccia bombardieri del XII Air Support Command, i bombardieri della Tactical Bomber Force ed i P-40 F del 324th Fighter Group erano schierati sui campi della penisola di Capo Bon¹³⁹. I soli reparti caccia dislocati sui campi di Malta, Gozo e Pantelleria avevano una forza complessiva di 670 velivoli, ovvero avevano esattamente il doppio dei caccia italo tedeschi schierati sui campi della Sicilia e della Calabria¹⁴⁰. Nel momento in cui stava per iniziare l'ultima e decisiva fase dell'offensiva aerea, i soli reparti caccia dell'Asse ancora in piena efficienza in Sicilia erano tedeschi. Quelli italiani erano stati talmente esauriti dalla lunghissima permanenza in prima linea, che il 2 luglio, ovvero otto giorni prima dell'invasione, lo Stato Maggiore Aeronautica prese l'improvvisa, ed alquanto tardiva decisione, di ordinare il rientro nella

¹³⁷ History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV p.42, AFHRA A-6202.

¹³⁸ Cfr: Superaereo Prot. 1B/10556 - 2 Luglio 1943, AUSSMA SL2/11-11 Quater.

¹³⁹ RAF Narrative, The the Sicilian Campaign, p.40.AFHRA 23364.

¹⁴⁰ History of the Twelfth Air Force, chapt. XIV p.44, AFHRA A-6202. L'ordine di battaglia della NAAF prevedeva l'impiego di 1.860 caccia (ibidem, chapter XIV note 80).

penisola del 1° e del 53° Stormo Caccia, sostituendoli con il 4° Stormo CT ed il 21° Gruppo CT¹⁴¹. Un provvedimento che, sebbene mettesse in campo praticamente gli ultimi e migliori reparti di riserva, non bastava per dare alla caccia della Sicilia quella forza che occorreva per fronteggiare gli eventi. Dopo le voragini aperte nei reparti italiani da due mesi di ininterrotte battaglie, anche quelli ritenuti ancora capaci di rimanere sulla breccia, come i Gruppi 3° e 150°, erano largamente sotto organico. Infatti la loro iniziale dotazione di Bf.109 G-6 si era progressivamente dissolta a causa dei combattimenti, degli incidenti e della carenza di parti di ricambio, di cui era in parte responsabile la scarsa solerzia dei tedeschi nel fornire aerei di rimpiazzo¹⁴². Comunque per un paio di giorni ancora, i superstiti aerei dei due Stormi destinati a lasciare l'isola affrontarono il nemico con una decisione, che fu notata persino dal nemico. Commentando i combattimenti contro i caccia avversari, il Quartiere Generale delle Northwest African Air Forces riconobbe che *“sopra la Sicilia gli Italiani mostrarono più spirito combattivo e spinsero a fondo i loro attacchi molto meglio di quanto fecero i Tedeschi”*¹⁴³.

DX-7 (3 luglio)- Completati i preparativi per l'ultima fase, la mattina del 3 luglio il comando delle NAAF diede il via all'affondo finale¹⁴⁴. Secondo la ormai consolidata prassi di neutralizzare preventivamente i sistemi d'allarme del nemico, le ondate dei bombardieri diretti in Sardegna erano state precedute da caccia bombardieri incaricati di distruggere le installazioni radar di Capo di Pula e di Alghero. Nelle stesse ore in Sicilia i bombardieri leggeri della NATAF avevano preso di mira le località dove la ricognizione aveva individuato installazioni radar. Gli Alleati facevano molto affidamento sui bombardamenti preventivi dei radar e sulle contromisure elettroniche per neutralizzare i centri di avvistamento scaglionati lungo le coste della Sicilia e della Sardegna. Seguendo una strategia accuratamente studiata, le stazioni di radiolocalizzazione siciliane di Marsala, Licata e Noto e quelle sarde di Alghero e Capo di Pula furono ripetutamente attaccate nei sette giorni precedenti l'invasione. Nonostante il numero e la violenza degli attacchi, i risultati ottenuti in Sicilia furono molto al disotto delle aspettative. Ad occupazione avvenuta esperti americani, dopo avere esaminato attentamente i resti degli impianti di radiolocalizzazione, dovettero concludere che, essendo parte di questi stata rimossa dai tedeschi, il rimanente era stato talmente danneggiato dalle cariche di demolizione che risultava impossibile valutare se i danni fossero stati provocati dalle bombe oppure dagli esplosivi usati per distruggerli. L'indagine riuscì a dimostrare che solo le stazioni radar di Pachino e Licata erano state realmente messe fuori servizio da colpi diretti contro le sale d'operazioni¹⁴⁵. L'opera di neutralizzazione dei radar aveva invece avuto un buon successo in Sardegna, dove i sedici P-40 inviati contro il centro di Capo di Pula erano riusciti ad assolvere perfettamente il loro compito con un semplice mitragliamento a bassa quota. Tuttavia, essendo l'obiettivo vigorosamente difeso dalla

141 Il 1° Stormo C.T. (Gruppi 6° e 7°) fu trasferito da Catania ad Osoppo, avvicendato dal 4° Stormo proveniente da Ciampino e Cerveteri. Il 53° Stormo C.T. (Gruppi 151° e 153°) fu trasferito da Palermo e Chinisia a Caselle Torinese, avvicendato dal 21° Gruppo proveniente da Firenze. Inoltre il 12° Gruppo - *“essendo armato con velivoli CR.42 e MC.200, divenuti tutti inutilizzabili per vetustà di materiale”* - fu disciolto e collocato in posizione *“quadro”*. Cfr: Superaereo Prot. 1B/10556 - 2 Luglio 1943, AUSSMA SL2/11-11 Quater.

142 Testimonianza all'A. di Giuseppe Ramaciotti, già tenente pilota della 363ª Squadriglia. Ferrara novembre 2001. A volte i bombardamenti avevano distrutto o danneggiato indirettamente alcuni preziosi Messerschmitt, come era accaduto il 1° luglio al Bf.109 del sottotenente Giuseppe Ramaciotti, della 363ª Squadriglia. Mentre stava decollando su allarme dal campo di Sciacca, Ramaciotti aveva preso in piena velocità una serie di buche di bomba affrettatamente livellate dopo l'attacco effettuato dai B-25 il giorno innanzi. I sobbalzi dell'aereo erano stati così violenti, che la sua ala sinistra aveva toccato il suolo. L'inevitabile sbandata seguita da una immediata cappottata, aveva provocato la quasi completa distruzione del velivolo.

143 *“The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign”*, Annex 21, Bulletin NO.5, p.3, AFHRA A-6192.

144 Nel corso della notte i Wellingtons avevano attaccato Olbia e Trapani.

145 *History of the Twelfth Air Force*, chapt. XIV p.59, AFHRA A-6202.



A-36 del 524th Squadron (27th Fighter Bomber Group) un reparto molto attivo sulla Sicilia nell'estate 1943. (USAF)

erano riusciti ad agganciare i bombardieri, nonostante che, messa in guardia dall'attacco a Capo di Pula, l'Aeronautica Sardegna avesse già allertato tutti gli intercettatori. Fra le 11,00 e le 13,20 dalle basi di Capoterra, Monserrato, Venafiorita ed Alghero erano decollati undici MC.202, tredici MC.205 ed un G.55, ma solo un MC.205 del 51° Stormo era riuscito a raggiungere un quadrimotore ed a mitragliarlo a lungo, senza peraltro abbatterlo. L'unico bombardiere perduto dagli incursori fu uno dei B-25, che avevano attaccato Capoterra, dove fu abbattuto dalla contraerea italiana¹⁴⁷.

Neppure la caccia tedesca aveva potuto vantare grandi successi. In mattinata le sue numerose intercettazioni erano fallite. Solo intorno alle 13,30 alcuni Bf.109 del III./JG 77 avevano avuto una zuffa con una formazione di P-38, che si era conclusa senza perdite da ambedue le parti. Tuttavia un Bf.109 rimasto a corto di carburante si era distrutto in un atterraggio d'emergenza ad est di Ploaghe, mentre un secondo Bf.109 era stato messo fuori uso da un pessimo atterraggio sul campo di Chilivani¹⁴⁸.

Il 3 luglio, dato che la maggiore parte dei bombardieri medi e pesanti della NASAF era andata sulla Sardegna, in Sicilia erano state inviate solo relativamente poco numerose, ma aggressive le formazioni di bombardieri tattici medi e leggeri. Dopo le usuali incursioni preliminari sui radar di Marsala, Licata e Noto, i bombardieri avevano attaccato gli aeroporti di Sciacca e Trapani Milo. Sciacca era stata bombardata da undici A-20 del 47th B.G. scortati da dodici P-40 del 33rd F.G. decollati da Pantelleria. Tuttavia sopra l'obiettivo gli A-20 erano stati affrontati da quindici Bf.109 dei Gruppi 150° e 3°, che incuranti della contraerea, avevano attraversato il fuoco di sbarramento pur di giungere a tiro dei bombardieri¹⁴⁹. Non paghi di avere abbattuto uno degli A-20, i caccia li avevano tallonati per oltre una ventina di miglia oltre la costa, abbattendo un P-40 e danneggiando gravemente altri sei bombardieri leggeri¹⁵⁰. Un buon risultato, però sopravvalutato dai piloti italiani che reclamarono: *"tre B-25 e sette P-40 sicuramente abbattuti, più un B-25 e tre P-40 probabili"*¹⁵¹. Inaspettatamente gli americani, forse troppo impegnati a difendersi dall'impetuoso assalto – non si accorsero neppure di avere abbattuto uno degli attaccanti. Infatti il Bf.109

contraerea, due P-40 erano stati abbattuti durante l'attacco¹⁴⁶. Questa azione era stata eseguita esattamente alle 11,05. Un'ora dopo una formazione aveva bombardato Capoterra, seguita da altre due che ad intervalli di un'ora avevano bombardato Milis e Chilvani. A Capoterra e Milis i danni erano stati piuttosto gravi.

Visto il deludente esito di quasi tutti i tentativi di intercettazione messi in atto dalla caccia italo tedesca, è evidente che anche l'attacco al radar di Alghero ebbe il desiderato successo. Non molti caccia

146 Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA.

147 Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA.

148 Prien J. op. cit. pp. 1620-1623.

149 NATAF AI/586, Int/Opsum No.87, 4 July (1943), AFHRA -6011.

150 NATAF AI/586, Int/Opsum No.87, 4 July (1943), AFHRA -6011. Esiste la massima certezza che questa intercettazione sia stata effettuata dai Bf.109 italiani. Il primo citato Int/Opsum No.87 recita: "33 F.G. to Sciacca engaged 12/15 Me.109 which singly determinedly attached bombers through own flak". Il numero dei caccia riferito dal documento coincide quasi esattamente con quello dei Bf.109 italiani impegnati su Sciacca.

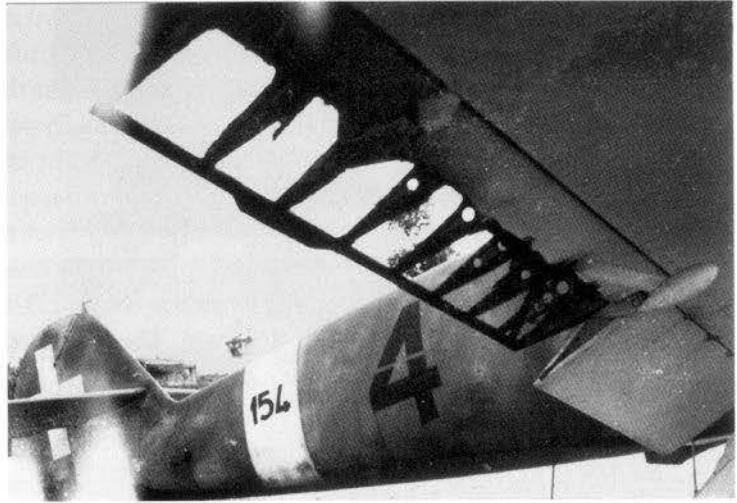
151 Tarantola E. op. cit. p.159-160.

del tenente Giovanni Degli Innocenti non rientrò alla base¹⁵².

Nel frattempo dodici Boston e dodici Baltimore del No.3 Wing della South African Air Force, adeguatamente scortati da P-40 del 324th F.G., avevano attaccato l'aeroporto di Trapani Milo, trovando oltre alla solita precisa Flak, che aveva subito tirato giù due Baltimore, anche buona parte del I/JG 77 già in quota. In un violento e splendido combattimento i Bf.109 dello "Herz As" avevano spedito al suolo due Baltimore, a fronte di una sola perdita¹⁵³. Eccezionalmente i rapporti dell'azione stilati dalle due parti presentano trascurabili differenze. I sudafricani affermarono di essere stati attaccati da una dozzina di caccia fra Bf.109 e Fw.190, sia prima che dopo l'attacco su Milo. La loro scorta era intervenuta in ambedue le occasioni, senza impedire la già citata perdita di due Baltimore. Tuttavia i mitraglieri dei bombardieri avevano quasi pareggiato il conto distruggendo un Bf.109 e danneggiandone un secondo¹⁵⁴. Invece di due Baltimore i tedeschi misero in conto due Boston e due P-40, mentre confermarono la perdita di un Bf.109¹⁵⁵. Un Boston fu invece effettivamente abbattuto in un altro combattimento, cui presero parte anche quattro MC.202 del 153° Gruppo (53° Stormo), che rivendicarono una vittoria sicura (un B-26) ed una probabile (uno Spitfire)¹⁵⁶.

A differenza dei Bf.109 italiani, che su Sciacca si erano impegnati in attacchi singoli, su Milo i Bf.109 tedeschi avevano invece sempre agito in coppie mettendo in evidenza, non solo le differenze di tattica, ma anche quelle di temperamento che distinguevano i cacciatori dell'Asse¹⁵⁷.

Alle 11,00 circa della stessa mattinata, Comiso fu attaccata da trentasei B-25 del 340th B.G., che resero inagibile il campo con bombe da 300 e 250 libbre, particolarmente idonee per scavare grossi crateri sulle piste. Anche questo attacco fu violentemente osteggiato dalla caccia italo tedesca, che rivendicò alcune vittorie, fra cui tre B-25, tutti attribuiti allo JG 77¹⁵⁸. Nel corso della medesima giornata una formazione di assaltatori A-36 del 27th B.G. inviata ad attaccare concentramenti di truppe segnalati dalla ricognizione nel settore sud occidentale dell'isola, non trovando i bersagli designati, attaccò in picchiata una piccola nave cisterna ed una modesta goletta a vela, distruggendole entrambe¹⁵⁹.



Sciacca 3 luglio. Il Bf.109 G6 del tenente Giuseppe Ruzzin dopo una incursione dei B-25 della IX A.F. (pgc. gen. Giuseppe Ruzzin)

DX-6 (4 luglio) - Nella notte sul 4, ai bombardieri medi della XII Tactical Air Force fu assegnato

152 Tarantola E. op. cit. p.159-160.

153 Per le perdite delle due parti Cfr.: NATAF AI/586, Int/Opsum No.87, 4 July (1943), AFHRA -6011 e Prien J. op. cit. pp. 1621-1623. Secondo Prien la Flak abbatté un solo Baltimore, mentre furono due.

154 NATAF AI/586, Int/Opsum No.87, 4 July (1943), AFHRA -6011.

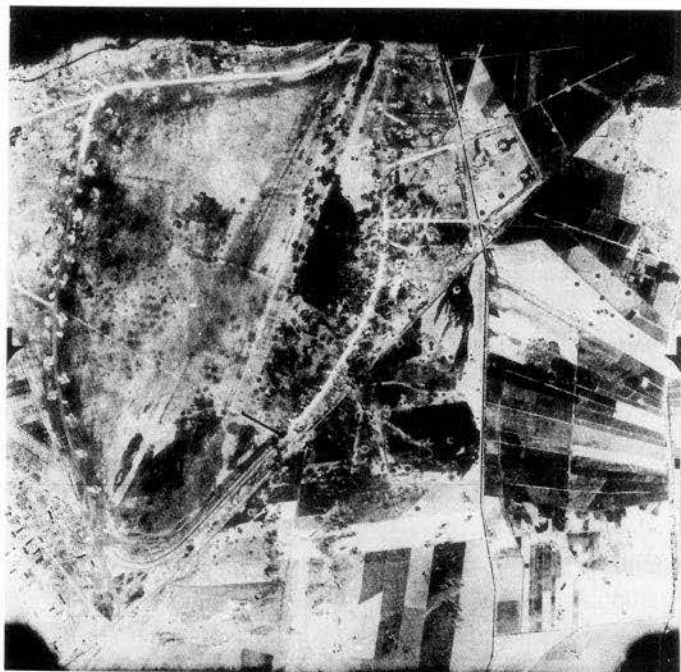
155 Prien J. op. cit. pp. 1621.

156 Cfr.: RAF Narrative - The Sicilian Campaign, p.41 (AFHRA 23364) e Tarantola E. op. cit. p.159-160.

157 Il prima citato Int/Opsum No.87 recita: Attack in pairs by 12 Me.109s and FW.190s immediately before bombing at Milo".

158 Prien J. op. cit. pp. 1621-1623. BA-MA Film, OKL Jafu Sizilien, 3 July 1943.

159 NATAF AI/586, Int/Opsum No.87, 4 July (1943), AFHRA -6011.



Aeroporto di Gerbini attaccato il 5 luglio fra le 11.34 e le 11.52 da cinquantadue B-17 dei B.G. 99th e 97th. (AFHRA).

gica accelerazione all'offensiva contro le basi aeree siciliane. Le azioni più violente furono eseguite fra le 11,00 e le 17,00 da grosse formazioni di "Flying Fortress" e "Marauders", che attaccarono i campi di Catania e Gerbini, e da una formazione di "Mitchell", che bombardò due dei sette campi satellite della piana di Gerbini. La Flak reagì energicamente, ma la resistenza più forte arrivò da una cinquantina di caccia italiani e tedeschi, le cui puntate contro i bombardieri furono particolarmente micidiali, nonostante la presenza di una numerosa scorta di Spitfire decollati da Malta. Gli Alleati accusarono la perdita di un B-17 (forse abbattuto dalla Flak) e di tre Spitfire, ma rivendicarono il sicuro abbattimento di cinque Bf.109 e quello probabile di un MC.202¹⁶¹. Il secondo Gruppo dello JG 77, che fra le ore 11,20 e le 11,30 era stato protagonista dei violenti duelli aerei sull'area Catania - Gerbini, a sua volta rivendicò quattro B-17 e tre Spitfire perdendo tre Bf.109 nei combattimenti, ed avendone un quarto gravemente danneggiato dalle bombe su un campo di Gerbini¹⁶².

Sciaccia fu attaccata da ventitré A-20 del 47th B.G. protetti da una trentina di P-40 del 324th F.G.. Le bombe appiccarono diversi incendi e distrussero un edificio, tuttavia un A-20 fu tirato giù dalle batterie italo tedesche dell'aeroporto¹⁶³. Un secondo A-20 fu abbattuto quando la formazione fu affrontata da un nugolo di caccia - che gli americani valutarono formato da una trentina di Bf.109 più una decina di MC.202 - che attaccarono energicamente abbattendo quattro "Curtiss". Anche se il combattimento non ebbe un andamento favorevole per gli incursori, il 324th F.G. si attribuì cinque Bf.109 sicuramente distrutti più un MC.202 probabile. In realtà ai combattimenti sopra Sciaccia avevano partecipato sedici Bf.109 del

un compito sino ad allora riservato agli Wellington dell'aviazione strategica, per il motivo che nella stessa notte gli "Wimpys" dovevano mettere fuori uso gli idroscali di Trapani ed Ostia Lido (Roma).

Approfittando di una luna in fase crescente, dodici Boston dello Wing 326 e ventidue B-25 del 12th B.G. scaricarono sulla base aerea di Comiso 62 tonnellate di bombe dirompenti ed incendiarie, che appiccarono vari incendi, però l'attacco costò un Boston e due B-25, di cui il primo abbattuto dalla precisa Flak della base ed il secondo da un fortunato Ju.88 C-6 del II./NJG.2¹⁶⁰.

Essendo stata temporaneamente chiusa la partita con i campi e gli aeroporti della Sardegna, all'indomani i B-17 ed i B-26 del bombardamento strategico unirono le loro forze a quelle del bombardamento tattico, imprimendo una più ener-

160 NATAF message 300/9 AI 587 4/7 Cosum No.7 Night 3 / 4 July. AFHRA -6011, frame 0889. .NATAF AI/588, Int/Opsum No.88, 5 July (1943), AFHRA -6011. Secondo il citato Int/Opsum il caccia notturno sarebbe stato un Do.217, ma gli unici cinque esemplari allora in Italia di questo aereo erano in dotazione alla 235^a Squadriglia del 41° Stormo Caccia Notturna dislocata a Lonate Pozzolo.

161 NATAF AI/588, Int/Opsum No.88, 5 July (1943), AFHRA -6011. Il B-17 è conteggiato fra le perdite solo da "History of the Twelfth Air Force", Chapt. XIV p.60)

162 Prien J. op. cit. pp. 1626.

163 NATAF AI/588, Int/Opsum No.88, 5 July (1943), AFHRA -6011.

I./JG 77 - che reclamarono tre "Boston" e tre P-40 - insieme ad undici Bf.109 del 150° Gruppo, che a loro volta rivendicarono la distruzione di quattro "Boston" e di quattro P-40¹⁶⁴. Totale delle vittorie tedesche ed italiane: quattordici rivendicate, contro sei effettivamente ottenute, con la sola perdita di un Bf.109 del I./JG 77 e nessuna perdita italiana¹⁶⁵. Comunque né la contraerea né i caccia evitarono la distruzione a terra di numerosi velivoli sia a Catania che a Gerbini, dove due Bf.109 del II./JG 77 furono completamente distrutti ed altri sei danneggiati, ma assai più Fw.190 furono perduti dal II./SKG 10¹⁶⁶.

Nel frattempo quarantasei "Mitchell" dei B.G. 12th e 47th scortati dagli Spitfire di Malta avevano bombardato Comiso, mentre Trapani Milo aveva ricevuto la visita di dodici Baltimore dello Wing 252. (RAF) scortati da P-40 dell'onnipresente 324th F.G.. Invece nell'area di Comiso, quattro Bf.109 del 150° Gruppo attaccarono una formazione di B-25 abbattendo due Spitfire della scorta¹⁶⁷.

Inopinatamente i Baltimore in azione su Milo trovarono poca contraerea e nessun caccia. Molto scarso anche il contrasto sopra il campo di Castelvetro, che dodici A-36 del 27th B.G. prima bombardarono in picchiata e poi mitragliarono a lungo, colpendo tre aerei, che però erano da tempo fuori uso. Altri ventisei A.36 dello stesso reparto avevano nel frattempo attaccato Sciacca, dove la contraerea aveva energicamente reagito, e poi Milo dove - come già accertato dai Baltimore della RAF - c'era poca contraerea e nessun caccia. Una diretta conseguenza del trasferimento delle batterie tedesche a Gerbini, al seguito del II./JG 77, e del fatto che la contemporanea presenza di numerose formazioni nemiche aveva saturato le scarse risorse della caccia italo tedesca del settore, costringendola a centellinare gli interventi, privilegiando le formazioni che minacciavano gli obiettivi più vitali.

DX-5 (5 luglio) - Nella notte fra il 4 ed il 5 luglio, mentre in Russia la Wehrmacht iniziava la sua grandiosa e temeraria offensiva nel settore di Kursk, in Sicilia l'aviazione anglo americana aveva iniziato il solito programma notturno contro i campi d'aviazione. Ventiquattro Boston, sei Baltimore e ventitré Mitchell avevano scaricato - o più esattamente, avevano tentato di scaricare - 39 tonnellate di ordigni esplosivi ed incendiari sul campo di Sciacca. In realtà nonostante la buona illuminazione del bersaglio, realizzata con speciali bombe traccianti lanciate dai "pathfinders" britannici, la scarsa visibilità dovuta ad una bassa e leggera foschia, fece sì che una larga parte del carico dei bombardieri fosse disperso sui campi e su altri siti nei dintorni. Durante la missione, i bombardieri erano stati oggetto di almeno quattro tentati attacchi da parte di caccia notturni tedeschi, che però non erano giunti a buon fine¹⁶⁸. Tuttavia, per la seconda volta in due giorni, l'artiglieria contraerea italo tedesca di Sciacca diede una buona dimostrazione della propria abilità abbattendo un Boston della RAF¹⁶⁹.

Nella stessa notte gli Wellington avevano diviso le loro forze fra il campo di Villacidro in Sardegna, e quello di Catania, ma all'indomani mattina l'intera forza dei bombardieri tattici e strategici delle NAAF era stata concentrata sulle principali basi aeree siciliane, mentre i B-24 della IX Air Force erano stati inviati a stuzzicare i caccia e le batterie che difendevano il porto di Messina e tutto il sistema di comunicazioni dello Stretto. Secondo l'ormai collaudata tattica di neutralizzare preventivamente i sistemi d'avvistamento, le incursioni erano state precedute da raids di caccia bombardieri P-40 contro gli impianti radar di Licata e Marsala. La vigorosa e precisa reazione della contraerea leggera di Licata, aveva dissuaso i P-40 dall'effettuare un secondo passaggio sull'obiettivo per controllare l'esito dell'attacco. Era stato invece più

164 Per le rivendicazioni tedesche vedi Prien J. op. cit. pp. 1626. Per quelle del 150° Gruppo Tarantola E. op. cit. p.160.

165 Furono abbattuti due A-20, di cui uno dalla contraerea di Sciacca. Abbattuti anche quattro P-40. (NATAF AI/588, Int/Opsum No.88, 5 July (1943), AFHRA -6011).

166 Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", » cit. pp. 1627. Prien Jochen, " Jagdgeschwader 53", cit. p.629..

167 Tarantola, op. cit. p.160.

168 NATAF AI/592, Int/Opsum No.89, 6 July (1943), AFHRA -6011

169 NATAF AI/592, Int/Opsum No.89, 6 July (1943), AFHRA -6011. Sciacca era difesa da batterie da 88 della Flak e da batterie da 76/40 della DICAT (n.d.A.).



I campi di Gerbini sotto attacco aereo il 6 luglio 1943 (AFHRA).

tadue Flying Fortresses dei B.G. 97th e 99th divise in due ondate si avvicendarono su uno dei maggiori complessi aeroportuali di Gerbini. L'intera aerea fu saturata da 6.840 bombe a frammentazione da 20 libbre con tremendi effetti distruttivi per i velivoli ivi parcheggiati e le installazioni. Quando il polverone delle esplosioni si diradò, quarantuno dei quarantasette velivoli presenti sul campo al momento dell'attacco erano stati distrutti, insieme a parecchi autocarri, ad un deposito di carburante, alcuni magazzini ed a varie sezioni degli hangars¹⁷³. Però il tempestivo allarme diramato dai centri di radiolocalizzazione, aveva permesso a Galland di organizzare un forte contrattacco. Ambedue gli Jagdgeschwader 77 e 53 si erano anticipatamente levati in volo riuscendo ad agganciare la prima ondata di ventisette B-17 del 99th B.G scortata da una ventina di P-38, mentre stava arrivando su Gerbini¹⁷⁴. La medesima formazione di B-17 fu attaccata anche da MC.202 e MC.205 del 4^o Stormo levatisi da San Salvatore e Finocchiaro. Il Comando Alleato ammise la perdita di tre B-17 del 99th, rivendicando però la contemporanea distruzione di quarantacinque caccia, sul centinaio circa che aveva attaccato i due Groups di B-17 e poi li avevano lungamente inseguiti durante il volo di ritorno¹⁷⁵. In realtà, a causa delle perdite subite a terra il giorno precedente, lo JG 77 aveva potuto intervenire con solo ventitré Bf.109, due dei quali erano rientrati danneggiati, uno in modo particolarmente grave, durante un atterraggio di emergenza nei pressi di Castelvetro¹⁷⁶.

redditizio e meno ostacolato l'attacco di altri P-40 contro il radar di Marsala, dove - secondo quanto riferirono i piloti - i lanci in picchiata erano stati molto precisi¹⁷⁰. Tuttavia, a differenza di quanto era accaduto pochi giorni prima in Sardegna, il ridondante sistema di radiolocalizzazione della Sicilia aveva continuato a funzionare anche dopo i numerosi attacchi, segnalando puntualmente l'arrivo delle varie formazioni anglo americane¹⁷¹.

Come era prevedibile la forte concentrazione di caccia ed assaltatori tedeschi nella piana di Gerbini aveva finito per attirare sulla zona un'ospicua serie di pesantissimi attacchi. Contro gli allettanti obiettivi di Gerbini furono inviati due gruppi di B-17 con una robusta scorta di Lightning del 1st F.G., cui erano stati aggiunti squadrons di Spitfire decollati da Malta¹⁷².

Fra le 11,34 e le 11,52, cinquan-

170 NATAF AI/592, Int/Opsum No.89, 6 July (1943), AFHRA -6011

171 Aerosicilia a Superaereo, telegramma n.236 x 5/7/2400, AUSSMA, SL4/41.

172 NATAF AI/592, Int/Opsum No.89, 6 July (1943), AFHRA -6011. Circa le scorte vedi: Prien J. op. cit. p.1628 e Arena op. cit. vol. 4, p.269, però quest'ultimo autore non cita i P-38.

173 "Gerbini Airdrome 5 July 43", Mission Report, AFHRA A-6011.

174 "Gerbini Airdrome 5 July 43", Mission Report, AFHRA A-6011. Prien J. op. cit. p.1628. (Secondo Prien la formazione era scortata anche da alcuni bimotori «Mosquito»).

175 Mission Report, "Gerbini Airdrome 5 July 43", AFHRA A-6011. Prien J. op. cit. p.1628.

176 Prien J. op. cit. p.1632-1633.

Il 4° Stormo, che nel corso della giornata aveva eseguito cinquantatré sortite, perse il MC.202 del capitano Franco Lucchini, comandante del 10° Gruppo, e quelli del tenente Liberati e del sottotenente Ferrulli della 91ª Squadriglia, inoltre ebbe altri tre Macchi danneggiati durante atterraggi fuori campo¹⁷⁷.

Le perdite del 4° Stormo più quelle degli JG.53 e JG.7 ammontano a sei aerei distrutti ed otto danneggiati¹⁷⁸. Un numero molte volte inferiore ai quarantacinque aerei rivendicati dai mitraglieri del 99th B.G. e dai piloti delle scorte. Ma neppure le rivendicazioni dei caccia dell'Asse furono sobrie. I tedeschi, si accreditarono la distruzione di dodici B-17 più un "Mosquito", di cui cinque attribuiti allo JG 77, più altri sei velivoli danneggiati¹⁷⁹. Il 4° Stormo rivendicò tre B-17 e sei P-38 abbattuti, più una trentina di velivoli mitragliati¹⁸⁰.

Per inciso il 97th B.G. - arrivato sul bersaglio alle ore 11,52, quando la sarabanda contro la prima formazione aveva esaurito il carburante e le munizioni di tutti caccia dell'Asse disponibili nell'area - ebbe la sorpresa di dovere affrontare solo lo sbarramento della contraerea, ma non un solo caccia tedesco od italiano, né prima né dopo il bombardamento¹⁸¹. Una identica situazione fu notata anche dai ventiquattro B-17 del 2nd Bomb Group, che subito dopo attaccarono con 3.168 bombe a frammentazione il campo satellite N°6 di Gerbini: solo contraerea, nessun caccia, bersaglio perfettamente colpito con la distruzione di almeno due aerei al suolo¹⁸².

Il 5 luglio gli alleati avevano colpito quando e dove aveva voluto, esattamente come Steinhoff aveva preconizzato dopo il suo arrivo a Gerbini, poiché *"l'organizzazione dei gruppi caccia [tedeschi] era ben lontana dall'essere capace di fare fronte a tutte le esigenze che si presentavano"*¹⁸³. Steinhoff avrebbe dovuto essere un po' più sincero. Confessare che l'organizzazione c'era, ma mancavano gli aerei, perché Hitler li teneva in Russia per aiutare la Wehrmacht a decidere, con un solo grande colpo, la guerra all'Est.

Alle 10,35 della stessa mattina, trentasei B-25 del 340th B.G. scortati da Spitfire avevano lanciato su Comiso duecentottantasette bombe da 250 libbre e centoventi da 300 libbre, ma questa volta, oltre a qualche problema con la contraerea, ce n'era stato uno anche con sei caccia identificati come Re.2001. In realtà si trattava di soli tre Bf.109 del 3° Gruppo C.T. decollati su allarme da Comiso appena dieci minuti prima dell'arrivo dei bombardieri sul loro aeroporto¹⁸⁴. A sera, l'Aeronautica Sicilia segnalò a Roma l'azione dei tre caccia precisando *"due bimotori abbattuti perché visti lasciare dense scie di fumo nero // un ter-*



Franco Lucchini, Medaglia d'Oro al Valore Militare. Capitano, comandante del 10° Gruppo, 84ª Squadriglia MC.202. Caduto in combattimento il 5 luglio 1943 sulla Piana di Catania.

177 Per il numero delle sortite del 5 luglio Cfr.: Aerosicilia a Superaereo, telegramma 236 X 5/7/ 2400, AUSSMA SL4 /41. Al capitano Franco Lucchini ed al sottotenente Leonardo Ferrulli fu concessa alla memoria la Medaglia d'Oro al Valore Militare.

178 Per le perdite dello JG.53 cfr. J. Prien, "Jagdgeschwader.53", già cit., p.629.

179 Prien J. op. cit. p.1632-1633. BA-MA Film OKL Jafu Sizilien 5 July 1943..

180 Aerosicilia a Superaereo, telegramma 236 X 5/7/ 2400, AUSSMA SL4 /41.

181 "Gerbini Airdrome 5 July 43", Mission Report, AFHRA A-6011.

182 Message from mr. Richard K. Radtke, historian of the 2nd B.G. Association, Thursday, March 13, 2003 3:11 PM Subject: R: 2nd BG operations in Italy

183 Steinhoff, op. cit. p.105.

184 Libretto dei voli del tenente pilota Giuseppe Ruzzin, 154ª Squadriglia, 3° Gruppo Caccia, copia nell'archivio dell'A. NATAF AI/592, Int/Opsum No.89, 6 July (1943), AFHRA -6011. Per la scorta di Spitfire vedi: RAF Narrative - The Sicilian Campaign, p. 42 AFHRA 23364.



P-40 del 324th Fighter Group (USAF)

zo velivolo lasciava scia bianca ala sinistra // nostri caccia tutti rientrati”¹⁸⁵. Per questo combattimento ricorriamo al tenente Giuseppe Ruzzin, uno dei piloti coinvolto nella mischia su Comiso: “L’intera formazione [dei bombardieri] era una teoria di pattuglie a tre, disposte a cuneo [...]. Raggiunta la quota per l’attacco non ci restava che inseguire l’ultima formazione costituita da tre bimotori. [...] Ci gettammo come avvoltoi sulla preda e riuscimmo sino dalle prime raffiche a colpirli

tutti e tre. Prima uno poi gli altri due lasciarono dietro di sé lunghe scie di fumo ora nero ora biancastro. Mi accorsi che [...] procedevano con evidenti sbandamenti. Avrei voluto inseguirli sino a constatarne la fine, ma inoltrarsi ad eccessiva distanza dalla Sicilia in mare aperto poteva essere pericoloso [...] Ritenni allora ragionevole accontentarci dei gravi danni loro inferti e tornare a casa [...] Non fu attribuita nessuna vittoria a nessuno di noi”¹⁸⁶. Il sommario giornaliero della MATAF accennò all’azione del 340th B.G. su Comiso, senza però indicare né perdite né vittorie¹⁸⁷.

L’attacco del pomeriggio su Biscari, eseguito da ventiquattro “Mitchell” del 12th B.G., scortati da Spitfire di Malta, lasciò il campo coperto dal fumo degli incendi e con le piste inutilizzate da quattrocentotredici crateri di bombe da 250 e 300 libbre¹⁸⁸. Doveva essere attaccato anche il campo di Sciacca, che era un obiettivo prioritario, essendovi schierati alcuni fra i più combattivi gruppi caccia italiani e tedeschi.

Il campo era già stato bombardato durante la notte, ed al sorgere del sole trentasei assaltatori A-36 del 27th B.G. dovevano ripetere l’attacco per sconvolgere le piste con grosse bombe dirompenti. Tuttavia a causa di una bassa e leggera foschia gli “Invader” non avevano localizzato il bersaglio, pertanto avevano equamente distribuito le bombe fra il vicino porto di Sciacca, i ponti e gli incroci stradali della zona. Invece altri otto A-36 incaricati di attaccare il traffico stradale e ferroviario sulla costa sud occidentale, avevano portato a termine la missione danneggiando diversi automezzi ed un paio di treni, distruggendo inoltre una locomotiva¹⁸⁹.

Le formazioni della IX Air Force, che intorno alle 13,20 avevano attaccato Messina, questa volta erano arrivate sullo Stretto più potenti e numerose delle volte precedenti. Ventitré B-24 del 376th B.G., venti del 98th B.G. ed una ventina del 93rd B.G. avevano messo a ferro e fuoco l’area del porto, le relative installazioni, lo scalo ferroviario ed i depositi del combustibile. Il 376th B.G. aveva lanciato anche sulla zona delle caserme dove, secondo le informazioni, sarebbero state acquartierate truppe tedesche appena traghettate da Villa San Giovanni¹⁹⁰. Comunque ancora prima di arrivare sull’obiettivo, i Liberators erano stati affrontati da quattordici MC.202 del 161^o Gruppo, che dopo un lungo ed accanito combattimento avevano rivendicato sei vittorie senza denunciare perdite¹⁹¹. Invece i B-24 del 376th B.G. erano tutti rien-

185 Aerosicilia a Superaereo, telegramma 236 X 5/7/ 2400, AUSSMA SL4 /41.

186 Pagani F. op. cit. pp. 256 - 257.

187 NATAF AI/592, Int/Opsum No.89, 6 July (1943), AFHRA -6011.

188 NATAF AI/592, Int/Opsum No.89, 6 July (1943), AFHRA -6011.

189 NATAF AI/592, Int/Opsum No.89, 6 July (1943), AFHRA -6011.

190 Walker J. op. cit. p.163 e pp.482 - 483.

191 Aerosicilia a Superaereo, telegramma 236 X 5/7/ 2400, AUSSMA SL4 /41.

trati in Cirenaica, compresi i sette danneggiati nel corso dell'azione. Neppure gli altri due Groups ebbero perdite, ma solo danni ad alcuni aerei.¹⁹²

DX-4 (6 luglio) - La mattina del 6, i bombardieri medi e leggeri della Tactical Air Force ritornarono all'attacco dei campi d'aviazione di Biscari, Comiso e Trapani Milo, mentre ai bombardieri in picchiata A-36 fu affidata la neutralizzazione dei fastidiosi impianti di radiolocalizzazione della costa sud occidentale della Sicilia. Le operazioni dell'aviazione tattica contro i campi siciliani furono robustamente integrate da quelle delle forze aeree strategiche, i cui Wellington nel corso della notte avevano già attaccato due dei campi satellite di Gerbini, lasciando il compito di proseguire l'opera a centocinque B-17 che nella mattina lanciarono centinaia di bombe dirompenti da 300 libbre con spolette ad azione rapida sull'aeroporto di Gerbini e su tre dei vicini campi satellite¹⁹³. Lo stesso genere di munizionamento fu utilizzato anche dai B-25 che attaccarono Biscari nelle prime ore del pomeriggio. All'attacco dei "Mitchell" fece seguito quello dei B-24 della IX A.F., che scaricarono su Gerbini bombe dirompenti da 500 libbre integrate da una congrua dose di bombe a frammentazione¹⁹⁴. Ma vediamo ora più in dettaglio il complesso delle azioni aeree del 6 luglio.

Le operazioni erano iniziate nella notte col bombardamento di Biscari effettuato da ventuno B-25 e da sette Boston del NATAF, che avevano scaricato centosettantanove bombe dirompenti da 250 libbre e quarantotto da 500 libbre, più novantasei incendiarie da 40 libbre. Poi era stato il turno del campo di Trapani Milo, battuto da dodici Boston e cinque Baltimore con sette tonnellate di bombe, fra le quali una buona dose di incendiarie. Nei dintorni di ambedue gli aeroporti gli incursori avevano avvistato caccia notturni, ma inspiegabilmente non erano stati attaccati, come se gli aerei tedeschi avessero difficoltà ad individuare i propri bersagli¹⁹⁵.

Cinque attacchi preventivi lanciati da cinquantanove A-36 contro altrettante stazioni radar, avevano spianato la strada ai bombardieri diurni, che avevano potuto arrivare sui campi di Sciacca, Milo e Biscari senza trovare in aria un solo caccia nemico. L'attacco, eseguito su Sciacca da ventitré bombardieri leggeri, aveva avuto risultati distruttivi al massimo grado nonostante l'ampia dispersione dei loro lanci. Secondo la testimonianza di, Lanfranco Bonanomi, aviare scelto del 150° Gruppo Caccia: *"Il campo ed i dintorni furono colpiti da un migliaio di bombe, fra cui micidiali spezzoni a frammentazione che esplodevano sopra il terreno in quanto dotati di lunghe aste di percussione. Le prime bombe erano cadute molto distanti dal campo e dalle zone di decentramento degli aerei ricavate fra i folti uliveti della zona, ma alla fine dell'incursione tutta l'area era così fittamente cosparsa di schegge, che era impossibile non calpestarle. Una particolarmente tagliente mi ferì al piede. Vi erano stati morti e quasi tutti gli aerei erano stati distrutti o gravemente danneggiati. In pratica quasi tutti gli aerei avevano i pneumatici squarciati"*¹⁹⁶.

Mentre gli A-20 su Sciacca avevano trovato solo contraerea, i B-25 impegnati su Comiso avevano incontrato anche una magra pattuglia di quattro Bf.109, che avevano effettuato un blando attacco senza dare troppo fastidio. Nonostante che la capacità reattiva della caccia della Sicilia non fosse ancora esaurita, solo in poche occasioni le sue intercettazioni avevano avuto i risultati voluti. I caccia italiani avevano esibito

192 Walker J. op. cit. p.163 e pp.482 - 483. 98th B.G. Missions WWII and Combat Missions Monthly Data. (98th Bomb Group Association, 3 April 2002). Cfr.: Missing Air Crew Report, Group 93 Matching Records, 1 to 40. Army Air Forces.com.

193 Arena N. op. cit. vol.4 p. 271.

194 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945. Walker J. op. cit. pp. 484-485.

195 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945. NATAF AI/597, Int/Opsum No.90, 7 July (1943), AFHRA -6011.

196 Testimonianza all'A. del sig. Lanfranco Bonanomi, già aviare scelto della 65^a Squadriglia, 150° Gruppo Caccia, 3 agosto 2001.

la loro aggressività in una quarantina di sortite di combattimento¹⁹⁷. Su Gerbini, quattro Macchi del 4° Stormo avevano ripetutamente colpito un B-24, molto probabilmente del 376th B.G., il cui diario registra un velivolo danneggiato, però rivendica tre vittorie a spese della mezza dozzina di caccia che lo avevano attaccato. Un'altra pattuglia del 4° Stormo aveva impegnato combattimento contro una seconda formazione di B-24, rivendicando la distruzione di un aereo¹⁹⁸. Nel frattempo lo JG 77 aveva chiamato a raccolta tutte le sue forze, mandando in aria circa sessantatré Bf.109, senza però riuscire ad agganciare una sola formazione di bombardieri. È assai probabile che il deludente esito di molte delle intercettazioni tentate dai caccia dell'Asse fosse una conseguenza della combinazione fra la parziale neutralizzazione di alcuni radar e le numerosissime azioni diversive effettuate dai P-40 della IX AF e dagli Spitfire di Malta¹⁹⁹. Comunque anche le azioni diversive ebbero un prezzo. Infatti durante una scorreria una quarantina di Spitfire fu sorpresa da diciotto Bf.109 del I/JG 77 che abbatterono uno Spitfire senza concedere contropartita²⁰⁰. Altri tre Spitfire furono abbattuti dai Bf.109 dello JG.53²⁰¹.

Alla unica vittoria del I/JG 77, l'artiglieria contraerea di Sciacca aggiunse un A-20 del 97th Squadron (US) ed un Baltimore dello Squadron No.55 (RAF), inoltre un P-40 della scorta, che avendo riportato gravi danni fu costretto ad effettuare un ammaraggio di fortuna²⁰². Infine un B-17 del 2nd Bomb Group reduce dal bombardamento sul campo satellite No.6 di Gerbini, si fracassò in atterraggio a Montcalm (Nord Africa Francese)²⁰³. Ovviamente numerosi altri aerei furono danneggiati più o meno gravemente sia dalla contraerea sia dai caccia italo tedeschi. Sette B-17 del 2nd B.G. rientrarono colpiti dall'azione delle 15,08 su Gerbini Satellite No.6²⁰⁴. Anche la formazione di Boston e Baltimore, che aveva attaccato Trapani Milo, rientrò con sette aerei danneggiati dalla contraerea, di cui uno molto gravemente²⁰⁵. Il 376th B.G. ebbe sette B-24 danneggiati e tre uomini feriti nel corso della missione sull'aeroporto di Gerbini²⁰⁶. Molti degli aerei danneggiati non tornarono in azione all'indomani, tuttavia il rapporto fra perdite e sortite, realizzato il 6 luglio dalle forze aeree anglo americane, fu complessivamente uno dei meno pesanti realizzato nei sette giorni precedenti l'invasione.

DX-3 (7 luglio) - Le azioni della notte sul 7 luglio furono iniziate dagli sperimentati equipaggi degli Wellington della NASAF che, nonostante l'avversa situazione meteorologica, bombardarono Palermo ed arrivarono anche sulla Sardegna, attaccando i campi d'aviazione di Villacidro e Milis. Dopo essere state sfavorevoli per quasi tutta la mattinata, le condizioni meteo migliorarono nel pomeriggio permettendo la ripresa degli attacchi su tutte le basi aeree, campi d'aviazione o strisce d'atterraggio della Sicilia, che erano ancora precariamente efficienti. Appunto a causa delle condizioni meteorologiche, le azioni notturne della NATAF avevano dovuto essere limitate ad un attacco combinato di sette Boston dello Squadron No.18 della RAF, cinque Boston e due Baltimore del No.3 Wing sudafricano, che fra le 02,57 e le 06,25 avevano lanciato su Sciacca 36 tonnellate di bombe. Tuttavia parte degli aerei aveva mancato l'aerea dell'aeroporto nonostante la buona illuminazione dei bengala lanciati dai pathfinders²⁰⁷. Sebbene la precisione

197 Arena N. op. cit. vol.4 p. 271.

198 Arena N. op. cit. vol.4 p. 271.

199 U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

200 Prien J. op. cit. p.1636.

201 BA-MA Film, OKL Jafu Sizilien, 6. July 1943.

202 NATAF AI/597, Int/Opsum No.90, 7 July (1943), AFHRA -6011.

203 Gerbini Satellite No.6 Mission - 6 July 1943. AFHRA A-6011.

204 Gerbini Satellite No.6 Mission - 6 July 1943. AFHRA A-6011.

205 NATAF AI/597, Int/Opsum No.90, 7 July (1943), AFHRA -6011.

206 Walker J. op. cit. pp. 484-485.

207 NATAF message to MASAF AI/598 7th July, AFHRA A-6011.

dei bombardamenti notturni fosse sempre piuttosto aleatoria, il loro effetto era comunque positivo in quanto sottoponeva il personale dei campi d'aviazione ad un continuo stato di tensione, che alla fine influiva negativamente sul loro rendimento²⁰⁸.

Le azioni diurne del 7 luglio furono prevalentemente concentrate sui campi e gli aeroporti della piana di Catania, tuttavia le prime bombe caddero su Milo, attaccato fra le 10,00 e le 11,00 da dodici Baltimore dello Squadron No.223 e da altrettanti dello Squadron No.55. L'analisi delle foto prese dopo l'attacco rilevò due aerei distrutti sulle piste perimetrali, ed un'altra cinquantina apparentemente intatti entro i ripari blindati dispersi nei dintorni del campo. Di conseguenza la parte più positiva dell'azione fu praticamente costituita dai centotrentotto crateri scavati dalle bombe da 300 libbre entro l'aerea del campo. Secondo il bollettino della NATAF, durante la missione dei Baltimore su Milo, i cinquantasei P-40 di scorta avevano impegnato combattimento con una ventina di caccia italiani e tedeschi, uno dei quali sarebbe stato abbattuto dal 325th F.G., che però perse un aereo²⁰⁹. Il combattimento fra i caccia si era sviluppato in due fasi successive. Nella prima, i P-40 erano stati affrontati da sei Bf.109 del 150° Gruppo decollati da Sciacca alle 09,55, i cui piloti - tutti rientrati alla base - dichiararono di avere *"mitragliato tre Curtiss"*. Nella seconda i P-40 avevano combattuto contro quattro Bf.109 del II./JG 77, partiti su allarme intorno alle 10,30, che in effetti avevano avuto un combattimento a nord est di Trapani con *"diciotto B-25 scortati da venti P-40"*, dal quale non aveva fatto ritorno l'Uffizier Walter Heinz²¹⁰.

Alle 11,37 il campo di Biscari fu attaccato da ventiquattro B-25 del 340th B.G. scortati da Spitfire decollati da Malta. Contro questa formazione alle 11,45 si erano levati da Sciacca quattro MC.202, che però non avevano potuto arrivare a contatto col nemico²¹¹. Nel pomeriggio altri ventiquattro B-25 del 340th B.G. colpirono la base del 3° Gruppo Caccia a Comiso con cinquantasei bombe da 300 libbre e centottantacinque da 250, ostacolati solo da una contraerea fiacca e tardiva.

Alle 17,02 fu attaccata Borizzo, dove dodici A-20 del 47th B.G. scortati da ventiquattro P-40 del 324th F.G. scaricarono ventidue bombe da 300 libbre e cinquecentosedici a frammentazione da 20 libbre. Sopra l'obiettivo la formazione fu ostacolata da una Flak incredibilmente imprecisa ed in seguito fu attaccata da sedici Bf.109 dello Jagdgeschwader 77. Nel combattimento, sviluppatosi 20 km a sud ovest di Marsala, i tedeschi rivendicarono una vittoria, che fu assegnata al tenente colonnello Steinhoff, però uno dei Bf.109



Anche il Bf.109 G6 del s.ten. Ramaciotti fu vittima delle bombe. Rientrando a Sciacca dopo un combattimento il suo caccia si infilò in una buca prodotta dall'incursione che un'ora prima aveva colpito l'aeroporto. (pgc. Giuseppe Ramaciotti).

208 Cfr.: Relazione sull'attività dell'aeroporto 501 in località di Sciacca, AUSSMA SL2/11-11.

209 La scorta ai bombardieri era costituita da ventiquattro P-40 del 324th FG e da trentadue del 325th FG. Quest'ultimo rivendicò un Me.109 distrutto ed uno probabile. NATAF message to MASAF AI/598 7th July, AFHRA A-6011.

210 Aerosicilia a Superaereo 0023163/S Ore 0300 8/7/1943, AUSSMA SL4/41. Prien J. op. cit. p.1638.

211 Aerosicilia a Superaereo, 0023163/S, ore 0300 8/7/1943, AUSSMA SL4/41.

non rientrò²¹². Invece il caccia colpito da Steinhoff, sebbene gravemente danneggiato, riuscì a rientrare alla base²¹³.

I bombardamenti di particolare precisione erano affidati agli A-36 "Invader" del veterano 27th B.G. ed a quelli del 86th B.G., che stavano allora debuttando nei cieli della Sicilia. Ventitré "Invader" del 27th B.G. mandati su Porto Empedocle ad attaccare postazioni d'artiglieria costiera, a causa della foschia mattiniera dovettero cambiare obiettivo. Una parte delle bombe cadde sul solito "target of opportunity"²¹⁴ costituito dallo sfortunato porto di Sciacca, mentre quelle lanciate da una decina di A-36 dell'86th B.G. colpirono Mazzara del Vallo²¹⁵. Solo sette A-36 dell'86th B.G. arrivarono sull'obiettivo designato, costituito dalla stazione di radiolocalizzazione di Marsala, dove quattro bombe da 500 libbre fecero "quasi centro", danneggiando gravemente sia l'impianto Freya sia il vicino Wurzburg Gigante²¹⁶.

La serie degli attacchi contro la rete radar dell'Asse, sebbene non sempre coronata da effetti risolutivi, stava comunque riducendone progressivamente l'efficienza. Una accorta strategia, che il 7 luglio fu supportata da una serie di azioni diversive dei P-40 sulla zona occidentale della Sicilia, effettuate per confondere i centri guida caccia circa la direzione assunta dalle formazioni inviate a battere i principali obiettivi della giornata, tutti individuati dalla ricognizione nella zona sud orientale dell'isola²¹⁷. La strategia fu efficace, infatti su quarantadue caccia italiani decollati su allarme solo sedici riuscirono ad impegnare combattimento col nemico²¹⁸. Neppure i caccia tedeschi fecero meglio, visto che su quarantuno Bf.109 dello JG 77 decollati su allarme, solo venti erano stati impegnati nei già accennati combattimenti sull'area Salemi - Trapani²¹⁹. Il compito più difficile toccò ai caccia italiani, che affrontarono le formazioni di B-17 delle Forze Aeree Strategiche e dei B-24 della IX Air Force, che nelle prime ore del mattino attaccarono i campi satellite di Gerbini. Nel combattimento, iniziato sull'area Catania - Siracusa, intorno alle 10,00 da sette MC.202 e tre MC.205 del 4° Stormo contro grosse formazioni di B-17 e B-25 fortemente scortate, andò perduto il MC.205 del tenente Flavio Fratini, ma il Macchi del tenente Elio Miotto spedì al suolo uno dei P-38 della scorta²²⁰.

Subito dopo il loro arrivo sulle piste di Finocchiaro, San Salvatore e Sigonella i piloti del 4° Stormo avevano potuto capire in quale penosa situazione si trovava la difesa aerea dell'isola. Gli incessanti bombardamenti sulla piana di Catania avevano ben presto costretto il comando di Stormo ad ordinare continui spostamenti delle sue sei squadriglie su piste, che ancora conservavano una precaria efficienza, seppure dopo la giornaliera razione di bombe²²¹. Secondo una preordinata strategia "gli attacchi venivano effettuati su tutti i campi di un settore ad eccezione di uno o due; e quando i reparti italo tedeschi avevano trasferito su questi ultimi i propri apparecchi, questi venivano attaccati"²²². In pochi giorni il nuovissimo 4° Stormo bruciò tutte le sue forze sia nei combattimenti aerei sia sotto gli infernali bombardamenti, che si abbatterono sulle sue precarie basi. Paolo Voltan, uno dei piloti della 73^a Squadriglia, ricorda che le uniche ore relativamente tranquille erano quelle fra le 3 e le 7 del mattino, quando - terminati i bombardamenti

212 Prien J. op. cit. p.1638 - 1639. BA-MA Film, OKL Jafu Sizilien, 7. July 1943.

213 NATAF message to MASAF AI/598 7th July, AFHRA A-6011.

214 Bersaglio occasionale

215 NATAF message to MASAF AI/598 7th July, AFHRA A-6011.

216 RAF Narrative, The Sicilian Campaign, p. 42, AFHRA 23364, NATAF message to MASAF AI/598 7th July, AFHRA A-6011.

217 Cfr.: U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945.

218 Aerosicilia a Superaereo 0023163/S Ore 0300 8/7/1943, AUSSMA SL4/41.

219 Prien J. op. cit. p.1638 - 1639.

220 Il tenente Magrin riportò alla base il suo MC.202 danneggiato, nonostante una ferita alla gamba sinistra. Aerosicilia a Superaereo, 0023163/S, ore 0300 8/7/1943, AUSSMA SL4/41.

221 Voltan Paolo, "Un pilota del Cavallino Rampante", Editrice La Galiverna-Flaviana, Battaglia Terme, 1990, p.75.

222 Santoro G. op. cit. p. 539.

notturni - quelli diurni dovevano ancora iniziare. Alle 06,00 i velivoli ancora efficienti - in genere non più di sei o sette per squadriglia - erano riforniti e pronti all'ordine di decollo, che puntualmente arrivava nelle prime ore della mattina. *"Al solito erano 50 - 60 bombardieri in formazione stretta ed ancora più in alto gli Spitfire, che volteggiavano formando l'ombrello di protezione. Non c'era tempo per organizzare un attacco intelligente, facendo quota e col sole alle spalle. In fondo il loro scopo era quello di proteggere i bombardieri perché potessero effettuare il loro sgancio sull'obiettivo fissato. E noi subito in difesa, come di consueto ormai, perché loro erano di più e [noi] dovevamo cercare di subire meno perdite possibili"*²²³.

DX-2 (8 luglio) - Proseguendo con implacabile determinazione nell'opera di annientamento dei caccia e dei cacciabombardieri dell'Asse, ancora annidati nell'intrico di piste, campi satellite e zone di decentramento occultate nella piana Gerbini - Catania, nella notte sull'8 la NAAF attaccò questa grande area con sessantaquattro Wellington degli Wing No. 231, 236 e 331, di cui uno solo fu abbattuto dalla contraerea²²⁴. Nelle stesse ore il campo di Comiso, base sia del 150° Gruppo Caccia che dei gruppi II./JG 53 e II./NJG.2, ricevette la sgradevole visita di ventiquattro Wellington degli Wing No.330 e 231. Nonostante la nota abilità dei puntatori britannici, l'azione fu un quasi completo fallimento, poiché solo sette dei ventiquattro bimotori centrarono l'obiettivo, tuttavia poco dopo il loro lavoro fu ripreso e completato dagli americani con tredici A-20 dello Wing 32 ed undici B-25 del 12th B.G. che questa volta centrarono Comiso con 26 tonnellate di bombe²²⁵.

Il bombardamento dei campi d'aviazione proseguì con crescente violenza alle prime luci dell'8 luglio, arrecando ulteriori distruzioni a Comiso, Sciacca e Biscari, su cui caddero 112 tonnellate di esplosivi portate sul bersaglio da dodici Baltimore dello Wing No.232, undici A-20 del 5th Squadron, quarantasei B-25 del 340th B.G. e ventiquattro B-25 del 12th B.G.

Poco dopo mezzogiorno, cinquantasette B-17 scortati da P-38 scaricarono centinaia di bombe dirompenti di medio calibro e migliaia di bombe a frammentazione sui campi di Gerbini, che qualche ora più tardi furono colpiti anche da cinquantanove B-26. Infine Catania fu attaccata da venti B-24 del 376th B.G. che presero di mira la stazione ferroviaria, i fabbricati del telegrafo e dei telefoni e la vicina area industriale.

Le incursioni dei bombardieri pesanti furono precedute dai bombardamenti a bassa quota sulle stazioni radar di Capo Pachino e Catania Sud eseguite da due dozzine di P-38. Nel frattempo gli A-36 effettuarono una scorreria in massa sulla zona centrale della Sicilia, colpendo stazioni radio, impianti di produzione dell'energia elettrica, nodi stradali e ferroviari, treni ed un convoglio di circa 200 autocarri. Gli A-36 furono contrastati dalla sola contraerea, la quale ne danneggiò gravemente uno del 27th F.G., che poi cadde in mare al largo della costa²²⁶.

Contro l'uragano di bombe che aveva colpito praticamente tutte le basi aeree ancora attive, la caccia italo tedesca aveva messo in campo le sue ultime risorse. Mentre i due gruppi dello JG.53 cercavano di proteggere la zona sud occidentale, lo JG 77 si prodigava in difesa degli strategici campi della zona sud orientale²²⁷. Nonostante fosse ormai diventato molto difficile operare da campi disastriati con squadriglie indebolite dalle gravi perdite subite a terra, lo Jagdgeschwader di Steinhoff riuscì ad eseguire quarantasette sortite. La prima fu effettuata intorno alle 07,45 da una "rotte" dello Stab I./JG 77, che sorprese alcuni P-40 in azione a bassa quota, aggiudicandosi la prima vittoria della giornata²²⁸.

223 Voltan Paolo, "Un pilota del Cavallino Rampante", Editrice La Galiverna-Flaviana, Battaglia Terme, 1990, pp. 76 - 77.

224 NATAF AI/604, Int/Opsum No.92, 9 July (1943), AFHRA A-6011.

225 Cfr.: RAF Narrative "The Sicilian Campaign", pp. 44 - 45, AFHRA 23364 e NATAF AI/604, Int/Opsum No.92, 9 July (1943), AFHRA A-6011.

226 NATAF AI/603, Cosum No.11, 8 July (1943), AFHRA A-6011.

227 Prien J. op. p.1639.

228 La vittoria fu assegnata al Oberstl. Johannes Steinhoff (BA-MA Film, OKL Jafu Sizilien, 8. July 1943).



Una delle vittorie ottenute dai Bf.109 G6 del 150° fu conseguita l'8 luglio dal maresciallo Walter Bertocci, le cui raffiche fecero esplodere in aria un P-40 (pgc. famiglia Bertocci).

dodici Douglas A-20 dell'85th Squadron, scortata da trentacinque Kittyhawk del 324th Fighter Group, che aveva appena attaccato il campo di Sciacca.

Gli americani dichiararono di essere stati attaccati da circa trentacinque caccia, fra Bf.109 e FW 190. Data l'ora del combattimento (poco dopo le 16,00) e la zona (fra Sciacca ed una linea ad ovest di Trapani), è praticamente certo che ai Bf.109 del II./JG 77 ed a qualcuno dello III./JG 53 decollato da Sciacca, si erano quasi contemporaneamente affiancati anche tre Bf.109 del 150° Gruppo, anch'essi partiti su allarme da Sciacca²³⁴. Nei loro rapporti i piloti italiani dichiararono di essersi impegnati attorno alle 16,20 contro una formazione di P-40, a 1.500 metri di quota a circa 2 Km. a sud ovest di capo San Marco. Un P-40 colpito dalle armi del maresciallo allievo ufficiale Walter Bertocci era esploso in aria²³⁵. Un secondo P-40 ripetutamente colpito dai caccia italiani venne ritenuto probabilmente abbattuto. Al termine

Quasi contemporaneamente tre Bf.109 del 150° Gruppo, decollati da Sciacca intercettarono uno squadrone del 324th F.G. che stava eseguendo una delle ventiquattro scorrerie che la XII A.S.C. aveva programmato per la giornata dell'8 luglio²²⁹. Lo scontro si concluse quasi alla pari. Un P-40 fu abbattuto ed un altro danneggiato, ma il Bf.109 del sottotenente Virgilio Pozzoli, gravemente danneggiato da proiettili esplosivi, si incendiò in atterraggio urtando contro un paraschegge²³⁰.

Intorno alle 12,25, una ventina di Bf.109 del II./JG 77 intercettarono una formazione di B-17 scortata da P-38, in procinto di attaccare Gerbini ed i vicini campi satelliti²³¹. Un B-17 fu abbattuto dall'Hauptman Freytag ed un altro dall'Offizier Volke²³². Vittorie ambedue confermate dagli alleati, che ammisero la perdita di due "Fortezze Volanti", reclamando però l'abbattimento di due Bf.109²³³. Nel pomeriggio i Bf.109 dello "Herz As" personalmente guidati da Steinhoff attaccarono una formazione di

229 Superaereo, 0023173/S, ore 2400 8/7/1943, AUSSMA SL4/41. NATAF AI/603, Cosum No.11, 8 July (1943), AFHRA -6011.

230 L'abbattimento del P-40 ad opera dei Bf.109 del 150° fu confermato da osservatori tedeschi (Superaereo, 0023173/S, ore 2400 8/7/1943, AUSSMA SL4/41), mentre la perdita di due dei P-40 venne registrata dal bollettino Alleato (NATAF AI/604, Int/Opsum No.92, 9 July, AFHRA A-6011). La perdita di questi due P-40 è registrata a carico delle forze aeree strategiche, che avevano temporaneamente "prestato" reparti di P-40 alla XII ASC.

231 Prien J. op. p.1639.

232 Prien J. op. p.1639.

233 NATAF AI/604, Int/Opsum No.92, 9 July (1943), AFHRA A-6011.

234 Superaereo, 0023173/S, ore 2400 8/7/1943, AUSSMA SL4/41.

235 Superaereo, 0023173/S, ore 2400 8/7/1943, AUSSMA SL4/41. Il maresciallo Walter Bertocci da Cortona, si era già distinto in Spagna quando militava in un reparto da bombardamento dell'Aviazione Legionaria (vedi Ferdinando Pedriali "Guerra di Spagna e Aviazione Italiana" Aeronautica Militare Italia, Ufficio Storico, Roma 1992, pp. 280 e 303).

del combattimento tutti i tre Bf.109 del 150° rientrarono a Sciacca, compreso quello del maresciallo Bertocci, leggermente danneggiato nel corso dell'azione²³⁶.

Lo II./JG 77 notificò tre perdite (due Bf.109 ad ovest di Sciacca ed uno a nord est di Trapani) e due vittorie (due P-40 abbattuti intorno alle 16,25 rispettivamente dall'Oberstleutenant Steinhoff e dal Leutenant Graf Beissel)²³⁷. Eccezionalmente il numero delle perdite e delle vittorie di questi combattimenti è confermato quasi integralmente dal rapporto del 324th Fighter Group, il quale reclamò tre Bf.109 sicuramente abbattuti e tre danneggiati contro tre Kittyhawk perduti ed uno danneggiato²³⁸.

Nonostante una massiccia scorta di Spitfire, si concluse con una secca perdita il raid del veterano 376th B.G. su Catania, dove fu attaccato da alcuni caccia che abbatterono in mare un B-24 e ne danneggiarono un secondo, che con due motori fuori uso si fracassò tentando di atterrare a Malta. Inoltre altri cinque Liberators rientrarono con danni e feriti a bordo²³⁹.

I combattimenti e le bombe della giornata dell'8 avevano quasi azzerato la capacità di reazione dei reparti caccia italiani del settore occidentale ed avevano ridotto a poco più di un simulacro quella dei corrispondenti reparti del settore orientale. Nel pomeriggio il 3° Gruppo aveva potuto mandare in volo solo un paio di Bf.109, uno dei quali pilotato da un veterano dell'Aviazione Legionaria, il tenente Ruzzin. *"Subito dopo l'involò - racconta Ruzzin - il gregario ebbe noie al motore e rientrò al campo. Dunque ero solo con l'ultimo Me.109, residuo di 40 aeroplani assegnatici dai tedeschi. Ebbi una comunicazione radio che mi avvertiva di dirigermi su Capo Passero dove si registrava la presenza di 40 caccia nemici"*. Ma per fortuna di Ruzzin l'ordine fu prontamente revocato, poiché sarebbe stata una missione quasi senza speranze di ritorno²⁴⁰. Con questa missione il 3° Gruppo aveva praticamente esaurito le sue possibilità. Il 150° Gruppo non stava meglio. Quando nel tardo pomeriggio il 3° ricevette l'ordine per una ricognizione al largo di Trapani, il suo comandante dichiarò che non aveva la possibilità di eseguirlo *"per inefficienza velivoli"*. Vista la situazione, il Comando Aeronautica Sicilia telegrafò a Roma: *"possibilità efficace impiego dei velivoli Me.109 del 150° Gruppo sono state notevolmente diminuite da inefficienza numerosi velivoli per mancanza pneumatici et radio. Attività 4° Stormo che est in fase assestamento et di trasferimento su altra base non est ancora pervenuta"*²⁴¹.

L'effetto dei continui bombardamenti su tutti gli aeroporti, campi e strisce d'atterraggio provvisorie aveva avuto effetti devastanti. Nonostante i reintegri e l'arrivo nell'isola di nuove squadriglie, il 7 luglio la caccia italiana aveva solo 71 velivoli efficienti, ma due giorni questi erano appena 39, mentre un mese prima aveva 219 velivoli, di cui 102 efficienti²⁴². Le perdite in combattimento dei primi nove giorni di luglio erano state complessivamente poco rilevanti – solo sette velivoli – ma quelle a terra - duecentoventi velivoli - erano state addirittura spaventose²⁴³. Appunto per effetto delle perdite a terra, la capacità reattiva della caccia italiana aveva subito un rapidissimo tracollo. Mentre il 4 luglio aveva eseguito 212 sortite ed

236 Superaereo, 0023173/S, ore 2400 8/7/1943, AUSSMA SL4/41.

237 Prien J. op. cit. pp.1640-1641. (Non abbiamo elementi per precisare l'eventuale partecipazione al combattimento del II./JG 53.)

238 NATAF AI/604, Int/Opsum No.92, 9 July (1943), AFHRA, A-6011. RAF Narrative "The Sicilian Campaign", pp. 44 - 45, AFHRA 23364 (in quest'ultimo documento i P-40 sono indicati come appartenenti al 342 Group anziché al 324th FG. L'errore di inversione delle cifre è abbastanza palese non essendovi in quel periodo nel Mediterraneo un 342th FG equipaggiato con P-40).

239 Walker J. op. cit. pp.163, 164, 484, 485, 540.

240 Pagani Flaminio, "Ali d'aquila" (autobiografia del gen. pilota Giuseppe Ruzzin), p.258.

241 Superaereo, 0023173/S, ore 2400 8/7/1943, AUSSMA SL4/41.

242 Cfr.: RAF Narrative "The Sicilian Campaign", Appendix 3 Italian Air Force Strength 18 May - 9 July 1943 (from Super Aereo Statistical Returns - DS 90918/1(118)/BN.6115 30 6/55 R SECRET)

243 Faldella E. "Lo sbarco e la difesa della Sicilia", p. 100.



Sciacca luglio 1943. I volti tesi dei piloti della sezione d'allarme del 150° Gruppo. Al centro il sottotenente Giuseppe Ramaciotti (pgc. Giuseppe Ramaciotti).

causate dai numerosi attacchi ai campi satellite di Gerbini²⁴⁷. L'alto numero di perdite e la distruzione di gran parte degli aeroporti avevano costretto von Riekhofen ad iniziare il trasferimento nella penisola italiana del materiale superstite dei reparti del II.Fliegerkorps ancora schierati in Sicilia²⁴⁸. I superstiti Fw.190 dello Schl.G 2 furono arretrati sull'aeroporto di Crotone. Gli Jagdgruppen ancora efficienti furono dapprima spostati ad oriente di Gerbini, lasciando solo i più deboli nel sud est dell'isola²⁴⁹. Comunque già dal 6 luglio, era iniziato il ritiro delle batterie della Flak, sino ad allora impiegate nella difesa gli aeroporti, che furono in gran parte rischierate ai due lati dello Stretto di Messina²⁵⁰.

La durissima campagna aerea sulla Sicilia ed il contemporaneo avvistamento di grossi convogli in navigazione verso il Mediterraneo Centrale, costituivano un chiaro segnale della imminenza dell'invasione. Pertanto, a partire dai primi di luglio, i comandi italo tedeschi avevano intensificato le ricognizioni aeree, comprese quelle sul Canale di Sicilia e sui vicini porti della Tunisia, mobilitando in via eccezionale anche i reparti caccia della Sicilia. L'8 luglio lo JG 77 aveva eseguito due ricognizioni con coppie di Bf.109

il giorno successivo 165, ne aveva fatte appena 95 il 6 di luglio²⁴⁴. Cifre che rapportate al numero dei velivoli efficienti dimostrano come, nonostante la drammatica situazione del materiale di volo e dei suoi disastri campi, ogni caccia italiano bellicamente efficiente aveva affrontato il nemico non meno di due volte al giorno.

Un contemporaneo declino si era avuto anche negli Jagdgeschwader 77 e 53, la cui forza - nelle tre settimane a cavallo fra la metà di giugno e la prima decade di luglio - era passata da centotrentaquattro velivoli efficienti ad appena quarantacinque, nonostante i cospicui reintegri con nuove macchine e piloti di rimpiazzo²⁴⁵. Era stata inoltre quasi annichilita la forza dello Schl.G 2, i cui assaltatori Fw.190 avevano preso parte attiva a vari combattimenti e la cui efficienza, all'alba del 10 luglio, era ridotta ad appena tredici velivoli²⁴⁶. Nel caso dello Schl.G 2, le perdite più rilevanti erano state

244 Faldella E. "Lo sbarco e la difesa della Sicilia", p. 103.

245 Cfr.: RAF Narrative "The Sicilian Campaign", Appendix 3 (German documents). Nei mesi di giugno e luglio 1943, gli JG.77 e JG.53 ricevettero complessivamente 369 Bf.109 nuovi di fabbrica o revisionati per rimpiazzare le loro perdite. (Cfr.: German Order of Battle, Statistics as of Quarter years 1938-45, AHFRA 137.306-14 roll A1128 USAF Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama).

246 La presenza dei Fw.190 in vari combattimenti aerei era stata più volte segnalata nei rapporti Alleati. Cfr.: NATAF Int/Opsum dall'1 al 9 luglio 1943 in AFHRA A-6011.

247 Cfr.: RAF Narrative "The Sicilian Campaign", Appendix 3 (German documents), Italian Air Force Strength 18 May - 9 July 1943 (from Super Aereo Statistical Returns - DS 90918/1(118)/BN.6115 30 6/55 R SECRET), AFHRA 23364.

248 Faldella E. "Lo sbarco e la difesa della Sicilia", p. 100.

249 Prien J, op. cit. pp.1640-1641.

250 Faldella E. "Lo sbarco e la difesa della Sicilia", p. 100.

sulla zona di Capo Bon²⁵¹. Nonostante la carenza di caccia efficienti, nello stesso giorno l'Aeronautica Sicilia aveva inviato due coppie di MC.202 a sorvegliare la zona di mare fra Capo Passero e Malta, che furono controllate sia alle prime luci dell'alba sia a pomeriggio inoltrato²⁵². Come già sappiamo, una ricognizione ordinata al 150° gruppo era abortita per inefficienza di tutti gli aerei superstiti.



Comiso l'aggressivo muso di un Bf.109 G6 del 3° Gruppo C.T. (pgc. gen. Giuseppe Ruzzin).

DX-1 (9 luglio) - Alle 03,20 del 9 luglio, un ricognitore tedesco aveva avvistato a sud est di Pantelleria una novantina di

navi, in gran parte mezzi da sbarco. Alle 06,35 un altro ricognitore tedesco aveva segnalato due grandi unità ad ovest di Malta, ma foschia e nubi basse gli avevano impedito di controllare più accuratamente le acque fra Malta e Pantelleria.. Alle 11,00 un ricognitore aveva individuato dodici piroscafi ed otto vedette davanti a Capo Bon e tre navi da guerra di tipo imprecisato ad est di Kelibia. Infine alle 16,34 un Bf.109 G-4 del II Fliegerkorps aveva avvistato a nord di Gozo cinque convogli, con circa 150 - 200 unità, fra LCT e navi scorta. Alle testa del maggiore convoglio - in movimento a nord ovest di Malta con circa ottanta navi - erano state segnalate due unità pesanti, presumibilmente navi da battaglia. Altre sessantanove navi, fra grossi mercantili ed unità minori erano state segnalate nel porto di Biserta. La rada di Biserta era stata controllata un paio d'ore dopo anche da due MC.202 partiti dalla Sardegna, che avevano confermato la presenza di "*moltissimo naviglio sottile*"²⁵³. Anche se il mare grosso aveva reso difficile la navigazione nel Canale di Sicilia, la situazione era tale da giustificare il massimo allarme²⁵⁴.

Valutati i risultati delle ricognizioni e la situazione generale nel Mediterraneo, alle 18,00 Supermarina trasmise al Comando Supremo ed alle altre forze armate il seguente apprezzamento della situazione: "*Nell'insieme tempo abbastanza favorevole ad operazioni di sbarco contemporanee sia nella zona costiera meridionale che in quella orientale della Sicilia. La notevole consistenza di navi da trasporto e piccole unità a Biserta e l'avvistamento odierno in zona Malta di numerosi mezzi da sbarco e di forze pesanti in mare possono essere indice di un inizio delle operazioni di sbarco nella notte*"²⁵⁵.

Intanto il 9 luglio - ultimo dei sette giorni delle le operazioni eseguite per assicurare la superiorità aerea anglo americana sulla Sicilia - la NAAF e la IX Air Force avevano sferrato una serie di pesanti attacchi, che dovevano infliggere il colpo di grazia ai resti delle forze aeree dell'Asse e decapitare contemporaneamente i comandi della 6ª Armata e delle divisioni tedesche. Le operazioni dovevano essere aperte da novanta Wellington, che con tre contemporanei attacchi - ognuno condotto da tre ondate di dieci aerei l'una - avrebbero dovuto colpire, alle 23,20, alle 01,45 ed alle 02,30, gli aeroporti di Gerbini, Catania e Comiso. Nonostante generosi lanci di bengala, una malevola foschia notturna aveva mandato all'aria l'accurato

251 Prien J. op. cit. pp.1640-1641.

252 Superaereo, 0023173/S, ore 2400 8/7/1943, AUSSMA SL4/41.

253 Diario Storico Aeronautica Sardegna, AUSSMA.

254 Santoni, op. cit. p. 133.

255 Da Supermarina a Superaereo, verbale di comunicazione telefonica ,10 luglio 1943, ore 00.00, AUSSMA, SL1-0.



Uno dei piloti che difesero la Sicilia. Il maresciallo Filippi della 363^a Squadriglia.

che nonostante la nutrita scorta fornita dai P-40 del 324 F.G. distrussero due A-20 e ne danneggiarono altri sette²⁵⁸. Subì perdite anche la formazione di ventiquattro Baltimore dello Wing 232 inviata su Milo. Una Flak "*intensa ed accurata*", abbatté un Baltimore, mentre un secondo cadde mitragliato da una esigua, ma agguerrita pattuglia della Staffel 9./JG.53²⁵⁹. Altre quattro perdite furono registrate fra gli ottantasette P-40 del 324th F.G. impegnati nelle scorte su Sciacca e Milo. Però il 324th F.G. reclamò dieci vittorie sicure, più sei probabili a spese di altrettanti Bf.109²⁶⁰.

Alle incursioni dei bombardieri si aggiunsero anche quelle degli assaltatori dei Group 7th e 86th, che impegnarono una ottantina di A-36 in varie scorrerie a bassa quota, nel corso delle quali furono bombardati un comando a Porto Empedocle, raccordi ferroviari e postazioni di artiglieria contraerea. Tuttavia queste ultime si dimostrarono molto più coriacee del previsto, abbattendo due A-36 e danneggiandone gravemente un terzo²⁶¹. Come la maggiore parte delle scorrerie eseguite negli ultimi giorni dai caccia-bombardieri, neppure quella degli "Invader" fu ostacolata dai caccia dell'Asse, che invece preferirono riservare le ultime forze per ingaggiare le grandi formazioni di bombardieri, anche se dovevano sfidare le loro fortissime scorte²⁶².

Il primato del tonnellaggio di esplosivi lanciati da una forza aerea nel giorno precedente l'invasione della Sicilia spetta indubbiamente alla North African Strategic Air Force, che il 9 luglio aprì le sue operazioni diurne con ventitré P-38 armati di bombe inviati ad attaccare i centri radar di Pozzallo e Capo Passero. Subito dopo centonove B-17 scortati da P-38 bombardarono i campi di Sciacca e Biscari, mentre trentasei B-25 riservavano lo stesso trattamento ad uno dei campi satellite di Gerbini. Il medesimo complesso aeroportuale fu attaccato anche dalla IX Air Force, che per questo lavoro di rifinitura impiegò ventisei B-24 del 98th B.G. armati di bombe a frammentazione. Un altro gruppo di ventuno B-24 della IX

programma, comunque ventuno Wellington avevano trovato Gerbini, mentre altri venticinque erano arrivati su Catania, ma solo una formazione di ventisei, che aveva raggiunto Comiso aveva potuto lanciare le bombe con sufficiente precisione. La contraerea aveva fatto un discreto lavoro, visto che su settantadue Wellington arrivati sui bersagli due non erano rientrati alla base²⁵⁶.

Una parte degli attacchi notturni era stata assegnata anche ai bombardieri della NATAF, che erano andati sui campi di Trapani Milo e Sciacca, dove avevano scaricato 34 tonnellate di bombe²⁵⁷. Dopo il sorgere del sole, la NATAF entrò in azione con i suoi bombardieri leggeri colpendo per l'ennesima volta i campi di Trapani Milo, Sciacca e Biscari. I trentadue A-20 del 47th B.G. inviati su Sciacca, incontrarono prima una forte contraerea, poi otto caccia tedeschi ed italiani,

256 RAF Narrative "The Sicilian Campaign" p.45, AFHRA 23364.

257 NATAF AI/609, Int/Opsum No.93, 10 July (1943), AFHRA A-6011.

258 NATAF AI/609, Int/Opsum No.93, 10 July (1943), AFHRA A-6011.

259 NATAF AI/609, Int/Opsum No.93, 10 July (1943), AFHRA A-6011. BA-MA Film, OKL Jafu Sizilien, 7. July 1943.

260 NATAF AI/609, Int/Opsum No.93, 10 July (1943), AFHRA A-6011.

261 NATAF AI/609, Int/Opsum No.93, 10 July (1943), AFHRA A-6011.

262 The Twelfth Air Force in the Sicilian campaign, Annex 21, Operations Bulletin No.5, Part I, Tactical Summary, p.3. AFHRA A-6192.

A.F. fu invece mandato su Taormina per completare la distruzione della sede del quartiere generale tedesco all'Hotel San Domenico, su cui già si erano accaniti i bombardieri in picchiata A-36 del Tactical Air Command. Durante questa missione il 376th B.G., non fu ostacolato né dalla contraerea né dai caccia²⁶³.

Dopo la sfuriata della mattina, vi fu una lunga pausa che durò sino alle 18,00, quando quarantadue B-25 eseguirono un violentissimo bombardamento sul centro abitato di Caltanissetta dove, secondo i servizi d'informazione, aveva la sua sede il Comando della 6^a Armata²⁶⁴. Altre due formazioni, rispettivamente di ventitré e ventiquattro B-26, riservarono lo stesso trattamento ai centri abitati di Palazzola e Piazza Armerina²⁶⁵.

A causa della distruzione delle piste di Gerbini avvenuta il giorno precedente, il 4° Stormo fu colto in piena crisi di trasferimento, mentre stava spostando aerei e servizi da Finocchiaro e San Salvatore alle piste di Catania Fontanarossa. Comunque in una delle rare azioni eseguite dal 4° nel corso della giornata, i Macchi rivendicarono due Spitfire, che furono aggiudicati ai tenenti Daffara e Clauser²⁶⁶. I ripetuti bombardamenti di ogni aeroporto o campo, dai quali i caccia italiani ancora operavano nella zona occidentale, avevano decretato anche il pratico annichilimento del 53° Stormo, il cui comandante alla sera del 9 luglio comunicò all'Aeronautica Sicilia che tutte le basi del suo settore erano inatterrabili, ad eccezione di una corta e rischiosa striscia a Palermo Boccadifalco²⁶⁷.

A tarda sera il maggior generale Galland ebbe un colloquio con von Richthofen presso il quartiere generale della Luftflotte.2 a Frascati (Roma). Come era sua abitudine il brillante asso della caccia espresse il suo parere con la massima concisione e schiettezza. *“La situazione - riferì Galland - è internamente ed esternamente persa”*. Tuttavia, memore delle accuse relative alla mancanza di spirito combattivo formulate alcuni giorni prima da Göring, aveva difeso i suoi reparti caccia aggiungendo *“quando il nemico è arrivato ci ha trovati molto deboli”*²⁶⁸.

Per gli aviatori della Sicilia la giornata del 9 luglio 1943 aveva amaramente concluso un periodo, mentre per altri loro camerati un nuovo terribile giorno stava per iniziare. Poco dopo l'imbrunire la flotta d'invasione fu per la prima volta attaccata dall'aria. Alle 22,00 un temerario S.79bis della 205^a Squadriglia Siluranti decollato dalla Sardegna ai comandi del sottotenente Carlo Degli Angeli (2° pilota serg. magg. allievo ufficiale Aldo Guerra) lanciò il suo siluro contro un piroscafo della presumibile stazza di 10.000 tonnellate, in navigazione con un convoglio intercettato al largo della costa tunisina fra Cap Serrat e Biserta (37° 20' N - 09° 40' E). Alle 22,25, altri due aerosiluranti S.79bis dello stesso reparto lanciarono i loro siluri. Il primo contro un piroscafo di presumibili 12.000 tonn. appartenente ad un convoglio intercettato a nord ovest di Capo de Garde (Bona). Il secondo contro un bastimento da 7.000 tonn. a nord di Cap Serrat (37° 10' N. - 09° 10' E). Al loro rientro, tutti i tre equipaggi riferirono di avere notato lo scoppio dei siluri²⁶⁹. Degli Angeli riferì che la nave da lui colpita era sicuramente affondata, ma la Regia Aeronautica la incluse prudenzialmente nell'elenco delle unità colpite²⁷⁰.

263 Walker J. op. cit. p.484 - 485.

264 Faldella E. “Lo sbarco e la difesa della Sicilia”, p.103. NATAF AI/609, Int/Opsum No.93, 10 July (1943), AFHRA A-6011. Vedi anche: The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign” annex 21, Operations Bulletin No.4 p. 4, AFHRA A-6192. Gli aerei lanciarono complessivamente 42 tonnellate di bombe (ibidem). La sede del Comando della 6^a Armata era ad Enna (n.d.A.).

265 The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign” annex 21, Operations Bulletin No.4 p. 4, AFHRA A-6192.

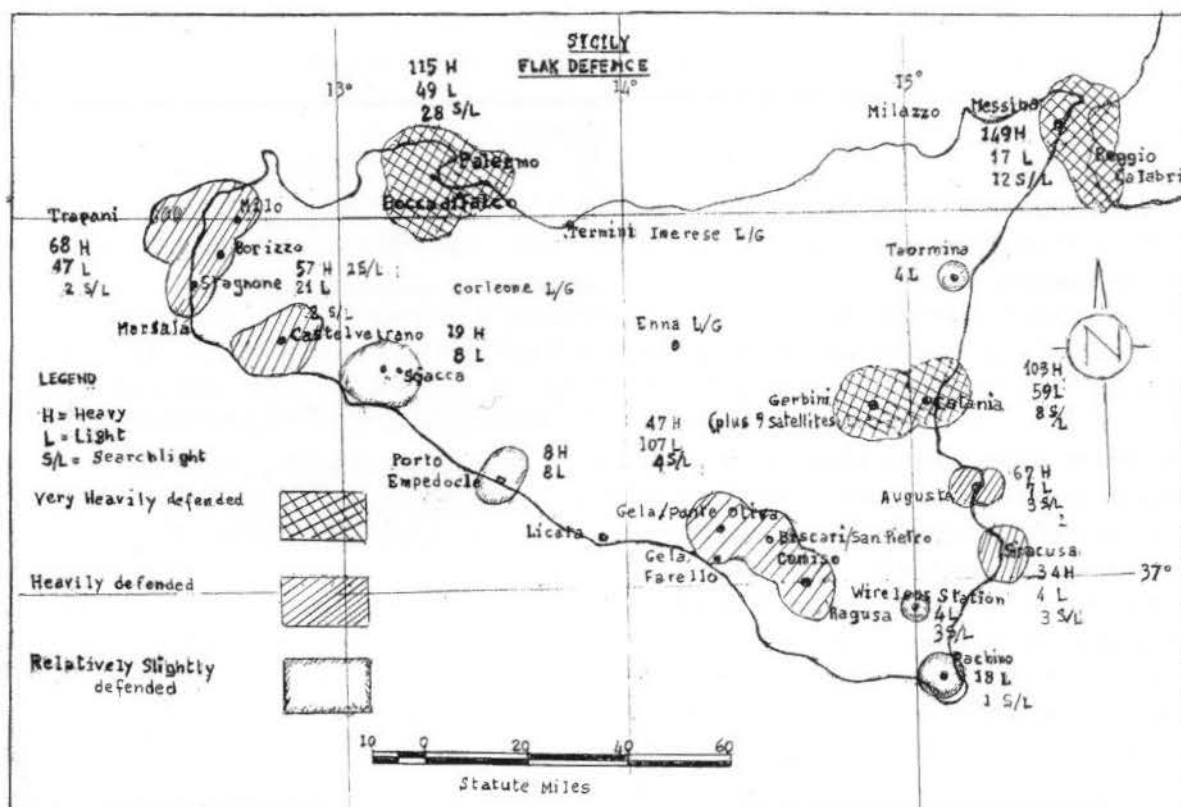
266 Arena N. op. cit. Vol. IV p. 274.

267 Tarantola E. op. cit. p.160.

268 Prien J. op. cit. p.1644.

269 Aeronautica Sardegna a Superaereo, comunicazione telefonica ore 02,50 del 10 luglio 1943, AUSSMA S4 SL I BI 39. Un quarto S.79 non ebbe avvistamenti e pertanto rientrò a Milis ancora col siluro appeso alla fusoliera (Ibidem).

270 Cfr.: Statistics - Allied Losses inflicted by Italian Air Force 1940 - 1945 & Italian losses and Aircraft Efficiency, AFHRA A-6084, frame 0727. Ancora oggi la veridicità di queste rivendicazioni è negata quasi per intero (Vedi Santoni e Mottesini, op. cit. p.410).



Mapa dell'Intelligence della NAAF con l'indicazione degli aeroporti, dei campi d'aviazione e degli obiettivi strategici della Sicilia con relativa la consistenza delle difese contraeree (AFHRA).

Un'ora e venticinque minuti dopo l'ultimo attacco degli aerosiluranti, tredici Cant.Z 1007 bis del Raggruppamento Bombardamento decollarono da Decimomannu per andare all'attacco della grande "Armada" in navigazione verso le spiagge della Sicilia²⁷¹. Ma questi pochi ed anziani trimotori aprirono solo il primo capitolo di un'altra lunga storia.

²⁷¹ "Diario Storico Aeronautica Sardegna, anno 1943", pag. 264. AUSSMA. Ognuno dei tredici Cant.Z 1007 bis portava otto bombe alari da 100 Kg. Testimonianza all'A. e libretto di volo del comandante Vittorio Sansverino, (Torino, 10 gennaio 2002).

Glossario ed Abbreviazioni

A.A.F. United States Army Air Forces
 AA, Artiglieria Antiaerei
 AC, Air Command
 ACIT Armata Corazzata Italo Tedesca
 AOC, Air Officer Commanding
 ARCADIA, Conferenza a Washington capi U.S.A. e Regno Unito, dicembre 1941 - gennaio 1942
 ASC, Air Support Command
 AVALANCHE (Operazione), sbarco nel golfo di Salerno
 B.G. Bomb Group
 BARRACUDA (Operazione), sbarco nel golfo di Napoli
 BAYTOWN (Operazione), sbarco nell'area di Reggio Calabria
 BOLERO (Operazione), prima denominazione di Overlord (sbarco in Normandia)
 BRIMSTONE (Operazione), sbarco Alleato in Sardegna
 BUTTRESS (Operazione), sbarco dell'8ª Armata nell'area Reggio Calabria - San Giovanni
 C.A.T., Corpo Aereo Tedesco
 C.O. Commanding Officer
 C.S.M, Capo di Stato Maggiore
 CAPRI (Operazione) attacco della 1ª Armata Italo tedesca nel settore di Medenine
 CCS Combined Chiefs of Staff (U.S.-U.K.)
 CORKSCREW, Operazione per l'occupazione di Pantelleria
 CSM, Capo di Stato Maggiore
 CSP, Committee for Strategical Plans (Comitato interalleato per la Pianificazione Strategica)
 CV Fleet Aircraft Carrier (portaerei di squadra)
 CVE Escort Carrier (portaerei di scorta)
 CVL Light Carrier (portaerei leggera)
 DAF, Desert Air Force
 DAK Deutsche Afrika Korps
 DD Destroyer (cacciatorpediniere)
 DE Destroyer Escort (cacciatorpediniere di scorta)
 DICAT, Difesa Contraerea Territoriale
 DUKW Amphibious Truck (autocarro anfibia)
 E.A.C., Eastern Air Command
 F.G. Fighter Group
 FIREBRAND (Operazione), sbarco Alleato in Corsica
 G-1 Personnel Officer(r)
 G-2 Intelligence Officer(r)
 G-3 Operations Office(r)
 G-4 Logistics Office(r)
 GHQ General Headquarters (quartiere generale)
 GOBLET (Operazione), sbarco dell'8ª Armata nell'area di Crotone
 GYMNAST (Operazione) sbarco Alleato in Marocco
 H.M.S. His Majesty's Ship (nave di Sua Maestà)
 HUSKY (Operazione), invasione della Sicilia
 IFF Identification, Friend or Foe
 J.C.S. Joint Chiefs of Staff

LC Landing craft (mezzo da sbarco)
 LCI Landing Craft, Infantry (mezzo da sbarco fanteria)
 LCM Landing Craft, Mechanized (mezzo da sbarco)
 LCS Landing Craft, Support (mezzo da sbarco supporto tattico)
 LCT, Landing Craft, Tank ((mezzo da sbarco per carri armati)
 LCVF, Landing Craft, Vehicles and Personnel (mezzo da sbarco per veicoli e personale)
 LEHRGANG (Operazione), evacuazione dalla Sicilia delle truppe tedesche (11- 16 agosto 1943)
 LSD, Landing Ship, Dock (nave da sbarco speciale)
 LSI, Landing Ship, Infantry (nave sbarco fanteria)
 LSM, Landing Ship, Medium (nave sbarco media)
 LST, Landing Ship, Tank (nave sbarco carri armati)
 LSV, Landing Ship, Vehicle (nave sbarco veicoli)
 LVT(A), Landing Vehicle, Tracked (Armored) (veicolo da sbarco cingolato e corazzato)
 LVT(G), Landing Vehicle, Tracked (Gunboat) (veicolo da sbarco cingolato armato)
 LVT(L), Landing Vehicle, Tracked (Large) (veicolo da sbarco cingolato, grande)
 LVT(M), Landing Vehicle, Tracked (Mortar) (veicolo da sbarco cingolato armato di mortaio)
 LVT(R), Landing Vehicle, Tracked (Rocket) (veicolo da sbarco cingolato lanciarazzi)
 LVT, Landing Vehicle, Tracked (Amphtrac) (veicolo da sbarco cingolato)
 MAC, Mediterranean Air Command
 MI, Military Intelligence (G-2), Informazioni Militari
 MIA, Missing in Action , disperso in azione
 MTB, Motor Torpedo (PT) Boat, motosilurante
 MUSKET (Operazione), sbarco Alleato nelle Puglie
 MVSN, Milizia Volontaria della Sicurezza Nazionale
 NAAF, Northwest African Air Forces
 NACAF, Northwest African Coastal Air Force
 NAPRW, Northwest African Photographic Reconnaissance Wing
 NASAF, Northwest African Strategic Air Force
 NATAF, Northwest African Tactical Air Force
 NATOUSA, Northwest African Theater of Operation U.S. Army
 O.K.L. Oberkommando der Luftwaffe
 O.S.S., Office of Strategic Services
 OBS, Oberbefehlshaber Sud, Alto Comando Sud
 OKW, Oberkommando der Wehrmacht , Alto Comando della Wehrmacht
 OVERLORD (Operazione), sbarco in Normandia
 P.O.W., Prisoner of War, prigioniero di guerra
 PB, Patrol Boat
 PB, Patrol Boat
 PC, Patrol Craft
 PC, Patrol Craft
 PCE Patrol Craft, Escort
 PCE, Patrol Craft, Escort
 POINT BLANK (Operazione), distruzione della Luftwaffe e delle industrie aeronautiche tedesche
 PT, Motor Torpedo Boat (MTB), Motosilurante
 R.A, Regia Aeronautica
 RAAC, Royal Australian Air Force
 RAF, Royal Air Force
 RAN, Royal Australian Navy
 RARI, radiolocalizzatori (radar)

RCAF, Royal Canadian Air Force
RCN, Royal Canadian Navy
RETRIBUTION, Operazione per impedire l'evacuazione dalla Tunisia delle truppe dell'Asse
S.M., Stato Maggiore
SAAF, South African Air Force
SATIN (Operazione), conquista di Sfax (affidata al XIX Corpo d'Armata francese)
SLEDGHAMMER (Operazione) incursione in forze anglo americana in Normandia
SUPERAEREO, indirizzo telegrafico Stato Maggiore Regia Aeronautica (usato nel testo come sinonimo).
SUPERGYMNAST (Operazione) sbarco Alleato in Algeria
SUPERMARINA, indirizzo telegrafico Stato Maggiore Regia Marina(usato nel testo come sinonimo).
T.C.G. Troop Carrier Group
TAF, Tactical Air Force
TOPHAT (Operazione), prima denominazione di Avalanche (sbarco nel golfo di Salerno)
TORCH, (Operazione) invasione del Nord Africa Francese
TRIDENT (Conferenza), Washington 12 -25 /05/ 1943.
UNTERNEHME EILBOTE (Operazione), attacco 5^a Armata Corazzata (italo tedesca) a Le-Kef
US, United States (Fleet)
USA, United States Army
USAAF, United States Army Air Force
USMC United States Marine Corps
USN United States Navy
USNR United States Navy Reserve
USS United States Ship
USSAFE, United States Strategic Air Force in Europe
WDAF, Western Desert Air Force

Documentazione archivistica

- AIR FORCE HISTORICAL RESEARCH AGENCY - Maxwell Air Force Base - Alabama (AFHRA)
- ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO - Roma (ACS)
- ARCHIVIO UFFICIO STORICO STATO MAGGIORE AERONAUTICA (AUSSMA).
- MILITÄRARCHIV - Potsdam.
- NATIONAL ARCHIVES and RECORDS ADMINISTRATION - Washington (NARA)

Bibliografia citata nel testo o consultata

- A.A. F. Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, "Air phase of Italian Campaign to 1 January 1944", - AFHRA roll K-1014.
- A.A.F Historical Archives, Maxwell Air Force Base, Alabama "Ninth Air Force in the Western Desert Campaign to 23 January 1943", Air Staff Intelligence Historical Division.
- A.A.F. Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, "A short history of the XII Tactical Air Command", AFHRA
- A.A.F. Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, "History of the XII Air Force", AFHRA
- A.A.F. Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, "History of the Fifteenth Air Force", AFHRA.
- A.A.F. Historical Office, Headquarters, Army Air Forces, "The Twelfth Air Force in the Sicilian Campaign", narrative.
- A.A.V.V. "L'Italia in Guerra - il quarto anno - 1943", a cura di Roman H. Rainero, Stabilimento Grafico Militare Gaeta, 1994.
- A.A.V.V. "Storia della Marina", a cura di G.Giorgerini, Fabbri Editore.
- Aicher Martino, "Il Gruppo Buscaglia", Mursia edit. 1991.
- Air Ministry A.H.B. 6 Translation of Reichsverteidigung, 7th June 1944 documents (via W.J.A. Wood)
- Alexander Harold, Memorie 1940 - 1945, a cura di John North, Garzanti Editore, Milano, 1963.
- Arena Nino, "La Regia Aeronautica 1939 - 1943", Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma
- Aron Robert "La Francia di Vichy 1940-1944", Rizzoli Editore, Milano 1972.
- Atkinson Rick "Un esercito all'alba - La Guerra in Nordafrica 1942-1943" Mondadori editore 2006.
- Bauer Eddy, "Storia controversa della seconda guerra mondiale", Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1977.
- Bekker Caius "Duelli nelle tenebre, il radar nella Seconda Guerra Mondiale" Baldini e Castoldi, Milano 1960.
- Bekker Cajus, "Luftwaffe", Longanesi Editore, Milano 1971.
- Bekker Cajus, "Duelli nelle tenebre - Il radar nella seconda guerra Mondiale", Baldini e castoldi, Milano 1960.
- Berto Giuseppe, "Guerra in camicia nera", Garzanti Editore, Milano 1969
- Blumenson Martin, "Tre giorni alla disfatta", Gherardo Casini Editore, Roma 1969.
- Bonacina Giorgio, "Obiettivo Italia - i bombardamenti aerei delle città italiane dal 1940 al 1945, Mursia, Milano 1972.

- Borgiotti G. e Gori C. "La guerra aerea in Africa Settentrionale - 1942 / 1943", STEM Mucchi, Modena 1973.
- Boyne Walter J., "Scontro di Ali", Mursia, 1997.
- Bragadin Marc'Antonio, "Che ha fatto la Marina?", Garzanti editore, Milano 1957.
- Brotzu E., Caso M., Cosolo G. "Dimensione Cielo - gli aerei italiani nella Seconda Guerra Mondiale", Bizzarri Editore, Roma, 1973.
- Bryant A. "Tempo di guerra"- I diari e le note autobiografiche del feldmaresciallo Visconte Alan Brooke ", Longanesi , Milano 1966.
- Carter Kit. C. and Mueller Robert, "The Air Forces in World War II- Combat Chronology 1941 - 1945", Office of Air Force History HQ USAF, Reprint of 1973 edition, 1991.
- Center of Military History, United States Army "American Military History", , Washington, DC 1989, CMH Online version,
- Churchill Winston, "La seconda guerra mondiale", A. Mondadori Edit. Verona, ottobre MCMLXVI.
- Civoli Massimo, "S.A.S - Servizi aerei Speciali della Regia Aeronautica 1940 - 1943", Gribaudo Editore 199, Cavallermaggiore 2000.
- Commissione Italiana di Storia Militare "L'Italia in guerra - il quarto anno 1943", a cura di Romain H. Rainero, Roma 1994.
- Conn Dr. Stetson , "Highlights of mobilization, World War II, 1938-1942", Office of the Chief of Military History, , 10 March 1959.
- Cooper Alan W. "Bombers over Berlin" Patrick Stephens Limited, U.K. 1989.
- Cooper Matthew, "The German Air Force 1933-1945, An Anatomy of Failure", Jane's Publishing Company Ltd, London 1981.
- Craven Wesley Frank & Cate James Lea, "The Army Air Forces in World War II", The University of Chicago Press, 1949.
- D'Avanzo Giuseppe "Ali e poltrone" Ciarrapico Editore, Roma 1981
- Davis Richard G. "Bombing the European Axis Power" Air University Press , Maxwell Air Force Base, Alabama (USA), April 2006.
- De Felice Enzo "Mussolini l'alleato", ediz. tascabili Einaudi, 1996, Torino.
- De Risio Carlo, "Generali, Servizi Segreti e Fascismo", A. Mondadori Editore, Milano 1978.
- Deakin Frederik W., "Storia della Repubblica di salò", Einaudi Editore, Torino 1963..
- Des Hetler SSgt John, "History of the 1st Fighter Group", 1st Fighter Wing History Office, Langley AFB, VA
- Eisenhower Dwight D. "Crociata in Europa", A. Mondadori, Milano 1949.
- Faldella Emilio "L'Italia nella seconda guerra mondiale", Cappelli editore, Rocca San Casciano (Forlì) 1960.
- Faldella Emilio, "Lo sbarco e la difesa della Sicilia" L'Aniene Editrice in Roma, s.d.
- Galland Adolf, "Il primo e l'ultimo", Longanesi Edit. Milano 1958.
- Garland Lt. Col. Albert and McGaw Smyth Howard, United States Army in World War II, The Mediterranean Theater of Operations – SICILY AND THE SURRENDER OF ITALY, Center of Military History – United States Army, Washington, D.C. 1991.
- Gerhard Hepke, The German Radar, s.d.
- Gioannini Marco, Massobrio Giulio, "Bombardate l'Italia" Rizzoli, Milano 2006.
- Giorgerini Giorgio, "La guerra sul mare", Mondadori, Oscar Storia, marzo 2002.
- Giorgerini Giorgio, Ermanno Martino, Riccardo Nassigh (a cura di) "Storia della Marina", Fabbri edit. 1978, vol.5.
- Green William, War planes of the second world war", Mac Donald London 1970.
- Gundelach Karl, Die deutsche Luftwaffe im Mittelmeer 1940-1945, Peter D. Lang Frankfurt am Main, 1981
- Guerri Giordano Bruno "Galeazzo Ciano una vita 1903/1944", Bompiani Editore, Milano 1979.

- Hayward Joel S.A., "Stopped at Stalingrad", University Press of Kansas, Lawrence, Kansas, 1998.
- Her Majesty's Stationery Office, "British Vessels Lost at Sea 1939-45", Patrick Stephens, Cambridge, 1980.
- Irving David, "La pista della volpe", Club degli Editori su licenza A. Mondadori, s.d.
- Jackson W.G.F. "La battaglia d'Italia", Baldini e Castoldi, Milano, 1970.
- Killen John, "Storia della Luftwaffe", Longanesi & C. Libri Pocket, Milano, 1971.
- Lamensdorf G. Rolland, Major, USAFR, "History of the 31st Fighter Group".
- L'Aviazione - Grande Enciclopedia Illustrata, EDIPEM, Novara, 1982.
- Lazzati Giulio, "132° Gruppo Carlo Emanuele Buscaglia", Aeronautica Militare Italiana, CD 2001.
- Lazzati Giulio, "I soliti quattro gatti", Mursia Milano 1965.
- Liddell Hart B.H., "La storia militare della seconda guerra mondiale", Mondadori editore, Milano 1971.
- Lioy Vincenzo, "Gloria senza allori", Associazione Culturale Aeronautica, Roma, seconda edizione, s.d..
- Loevenheim F.L., Langley H. D. e Jonas M. (a cura di), „Roosevelt - Churchill , carteggio segreto di guerra“, A.Mondadori Editore, 1977.
- Lucas E.- De Vecchi G., „La M.V.S.N. in guerra 1923 - 1943“, Volpe Editore, Roma, 1976.
- Mancinelli Scotti Giuseppe, "Dal fronte dell'Africa Settentrionale (1942- 1943)", Rizzoli Editore, Milano 1970.
- Manwell Roger e Fraenkel Heinrich, "Göring", Longanesi, Milano 1964.
- Marchesi Luigi, "Come siamo arrivati a Brindisi", Valentino Bompiani Editore, Milano 1969.
- Marchi Oscar, "Aeronautica Militare - Museo Storico - Catalogo Motori" Editoriale Pàtron, Bologna - Quarto Inferiore, July 1980.
- Mason Herbert Molloy JR. "The United Air Force - A Turbulent History", Mason/Charter , New York 1976
- Matloff Maurice, "The 90_Division Gamble", in "Command decision", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960, Chapter 15.
- Matloff Maurice, "Grand Strategy and the Washington high command", Army Historical Series – Office of the Chief of Military History, USA, April, 27 2001, p-447.
- McFarland Stephen L., "Conquering the night - Army Air Forces Night Fighters at War", Air Force History and Museum Program - 1997
- Meyer Leo J., "Decision to invade Nort Africa" in Command decision", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960.
- Middelbrook Martin & Everitt Chris, "The Bomber Command War Diaries - An operational reference book 1939 - 1945" Midland Publishing Limited, Earl Shilton Leicester, 1996.
- Ministry of Defence Air Historical Branch (UK), RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943" , AFHRA - 23356.
- Ministry of Defence Air Historical Branch (UK), RAF Narrative (First draft), "The Sicilian Campaign June - August 1943" , AFHRA - 23364.
- Minniti Fortunato, "La politica Industriale del Ministero dell'Aeronautica, pianificazione, sviluppo (1935-1943)", Storia Contemporanea febbraio 1981. Editrice il Mulino, Bologna
- Moci Paolo "Seguendo la bandiera" G. Apostolo Editore, Milano 2001.
- Montanelli Indro, "L'Italia della disfatta", Rizzoli editore, Milano febbraio 1983.
- Montù Gen. Carlo, "Storia della Artiglieria Italiana, Biblioteca d'Artiglieria e Genio - Roma 1950, Vol.XIII, parte IV.
- Morison Samuel Eliot, "In guerra su due oceani - Breve storia della Marina degli Stati Uniti nella Seconda Guerra Mondiale", Sansoni Editore, Firenze, 1967.

- Morison Samuel Eliot, Sicily, Salerno, Anzio (January 1943 – June 1944), Castle Books, New Jersey, 2001.
- Morton Louis, "Germany first" chapter 1, Command decision", Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington, D.C. 1960.
- Murray Williamson, Strategy for defeat the Luftwaffe 1933 - 1945, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, 1983.
- Naglieri Valerio, "Carri armati nel deserto", E. Albertelli editore, Parma, 1972.
- Neulen Hans Werner, "Il ricco bottino", Giorgio Apostolo Editore, Milano 2000.
- North West African Air Forces, Operations Bulletins, AFHRA A-6192.
- O.K.L. Fighter Claims, Chef für Ausz. und Disziplin, Luftwaffen-Personalamt L.P. (A). (Films & Supplementary Claims from Lists Mediterranean & Southern Front 1943 extracted from BA-MA 35-mm. micro-films).
- Pagani Flaminio, "Ali d'aquila" (autobiografia del gen. pilota Giuseppe Ruzzin), stampato in proprio, s.d.
- Pedriali Ferdinando, "Guerra di Spagna e Aviazione Italiana", Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma 1992.
- Pesce Giuseppe "Guerra attraverso l'etere nel teatro Mediterraneo", SMA Ufficio Storico, Roma 1977.
- Pesce Giuseppe, "L'8° Gruppo Caccia in due conflitti mondiali", Ufficio Storico S.M.A., Roma 1975
- Petillo Arturo e Merigo Giovanni, "Il 6° Stormo Caccia", Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Roma 1976.
- Pignato Nicola, "Artiglierie e automezzi dell'Esercito Italiano nella Seconda Guerra Mondiale", E. Albertelli Editore, Parma 1972.
- Pond Hugh, "Sicilia!" Tascabili Longanesi, Milano 1967.
- Price A. & Spick M. "Aerei della II Guerra Mondiale", Rusconi Libri, 2000.
- Prien Jochen "Jagdgeschwader 53 - May 1942 – January 1944" Schiffer Publishing Ltd, Atglen (PA) USA ISBN:0-7643-0292-2, p.532.
- Prien Jochen, "Geschichte des Jagdgeschwader 77", Erstellung: Eutin, Germany.
- Report No. 8 / 151: Junkers Ju 88 G-1 Night Fighter, Directorate of Intelligence, 16th July 1944.
- Richard G. Davis "Bombing the European Axis Powers" Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama April 2006.
- Romanelli Francesco, 13° Stormo, SMA Ufficio Storico, Roma 1978.
- Rommel Erwin, "Guerra senza odio", Garzanti, Milano 1959.
- Royal Navy, "British Vessels lost at sea 1939-45", Patrik Stephens Ltd., Cambridge 1980.
- Russel Edward T., "Leaping the Atlantic wall", Air Force History and Museums Program, 1999.
- Russel Edward T., and Johnson Robert M. "Africa to the Alps - The Army Air Forces in the Mediterranean Theater, Air Force History and Museum program, 1999.
- Rust Ken, "Twelfth Air Force History", Historical Aviation Album, Temple City, Calif. 1975.
- Santoni A. e Mattesini F., "La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo" Roma, 1980.
- Santoni Alberto, "Le operazioni in Sicilia e in Calabria luglio - settembre 1943", Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, Roma - 1989.
- Santoro Giuseppe, L'Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale", edizioni [esse], 1966.
- Scutts Jerry, "Gli assi del Bf 109 nel Nord Africa e nel Mediterraneo", Osprey Publ. Ediz. Del Prado, 2002.
- Scutts Jerry, "German Night Fighter Aces of World War II", Osprey Publishing, 1996.
- Shirer William, "Storia del III Reich", Einaudi Editore, Torino 1963.
- Speer Albert "Memorie del III Reich" Oscar Storia Mondadori, 2001.

- Stanaway John, "Gli assi dei P-38 Lightning in Europa e nel Mediterraneo" Osprey Publ. Ediz. del Prado, 2002.
- Stato Maggiore Aeronautica Ufficio Storico, "Le direttive tecnico-operative di Superaereo 1940-1943", a cura di Mattesini Francesco e Cermelli Mario, Roma 1992.
- Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, "Verballi delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale", Vol. IV, SME Ufficio Storico, Roma, 1985.
- Steinhoff Johannes, "Messerschmitt over Sicily", (Edizione in lingua inglese di "Die Strasse von Messina"), The Nautical & Aviation Publishing Co. of America, Baltimore, 1987.
- Tarantola Eugenio, "Il 150°, 151°, 153° Gruppo Caccia", SMA Ufficio Storico, Roma 1987.
- The Bomber Commad War Diaries, Midland Publishing Limited, 1996.
- Tillman Barret, "Gli assi dei Wildcat della seconda guerra mondiale", Osprey Aviation Ediz. Del Prado, 1999.
- U. S. Army Air Forces, "The AAF in Northwest Africa" -An Interim Report - Published by Headquarters, Army Air Forces, Washington, D.C., 1992.
- U. S. Navy, "The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II-1942.htm.
- U.S. Army Air Forces in World War II, Combat Chronology, 1941-1945. Library of Congress Reprint of 1973 edition, 1991.
- U.S. Army Center of Military History , "The brief History of the US Army in the World War II", .s.d., a cura di Wayne M. Dzwonchyk.
- U.S. Army, "Tunisia, the US Army campaigns of World War II", US Army online, November 2000.
- U.S. Maritime Service Veterans, "US Navy Ships sunk or damaged in Mediterranean Approaches to Mediterranean Sea and Black Sea", www.USMM.org ©1998 - 2001
- U.S. Navy, First Report To The Secretary Of The Navy, Covering Our Peacetime Navy And Our War-time Navy And Including Combat Operations Up To 1 March 1944, by Admiral Ernest J. King.
- U.S. Army in the World War II - Sicily and the Surrender of the Italy, Center of Military History, United States Army, Washington, D.C., 1991.
- Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, "Medaglie d'Oro al Valore Militare", Roma 1969.
- Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, "I reparti dell' Aeronautica Militare Italiana - Cenni storici - I reparti decorati", Roma, ristampa 1977.
- Ufficio Storico Stato Maggiore dell' Esercito, Roma, 1985, "Verballi delle riunioni tenute da capo di SM Generale", Vol. IV, 1° gennaio 1943 - 7 settembre 1943.
- United States Air Force, "Major General Oliver P. Echols biography".
- United States Army Center of Military History , "To Bizerte with the II Corps (23 april - 13 may 1943)", Washington, d.c., 1990.
- United States Government Printing Office, "The United States Strategic Bombing Survey, Summary Report", Washington, 30 September 1945 edition.
- Voltan Paolo, "Un pilota del Cavallino Rampante", Editrice La Galiverna-Flaviana, Battaglia Terme, 1990.
- von Senger und Etterlin Frido, "Combattere senza paura e senza speranza", Longanesi Milano, 1968.
- Walker James W., "The Liberandos" - a WWII History of the 376th Heavy Bombardment Group and its founding units", Editore: 376th Heavy Bombardment Group Veterans Association, Inc. Waco, Texas, 1994.
- Warnock A.T., "Air Power versus U-boats", Air Force History and Museums Program, 1999.
- Weal John & Scutts Jerry, "Le squadriglie della Luftwaffe in Nordafrica", Osprey Aviation. Ediz. Del Prado, 2000.
- Weal John , "Jagdgeschwader 2 Richthofen", Osprey Aviation, 2000.
- Williamson Murray, "Strategy for defeat the Luftwaffe 1933 - 1945", Airpower Research Insitute, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama.

- Williamson Murray, "Strategy for defeat the Luftwaffe" Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, 1983.
- Wolfgang Dietrich (herausgegeben von) "Die Verbände der Lufwaffe 1935 1945", Motorbuch Verlag, Stuttgart 1976.
- Wood Tony / Gunston Bill "Hitler's Luftwaffe", Salamander Books, 1977.
- Young Desmond, brigadier general, "Rommel la volpe del deserto", Longanesi Pocket, Milano agosto 1965
- Young Peter, Brigadier & Natkiel Richard, "Atlas of the Second World War", edizione italiana a cura di Boschesi Palmiro, A. Mondadori Editore, 1974 Milano.
- Zanussi Giacomo generale, "Guerra e catastrofe d'Italia", Casa editrice libraria Corso, Roma 1945.

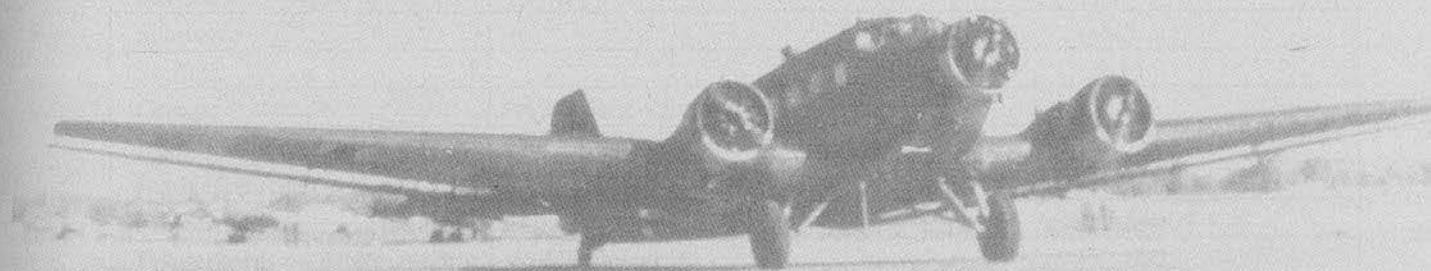
Memoriali, periodici, opuscoli citati nel testo

- "98th Bom Group Mission - WWII", pgc. Herb Harper historian of the 98th Bomb Group Wing Association.
- 325th Fighter Group at war, Office of the Group Historian, APO 520, 22 May 1945.
- Aerofan 4/80.
- Aeronautica n.1 gennaio 2002, lettera di Fantuzzi Massimiliano, già aviare scelto motorista del 132° Gruppo Aerosiluranti.
- Aeronautica n.1, gennaio 2002. Alegi Gregory, "Il Fiat G.55 Centauro".
- Aeronautica n.2 febbraio 1998, Marcello Vannucci (ex sergente pilota del 22° Gruppo CT) "La difesa di Napoli".
- Ala Tricolore luglio - ottobre 1998, Fernando Malvezzi, "Operazioni fino all'armistizio 8/9/1943".
- Ala Tricolore, ottobre 1980, Eugenio Salvi, "Un gioiello delle Officine Reggiane di Reggio Emilia - il Re.2005".
- EFIM, bimestrale di informazione, novembre - dicembre 1983/6, Sergio Govi, "Quando le Reggiane avevano le ali".
- Laiolo Domenico, già sergente maggiore pilota del 54° Stormo R.A. e del 1° Gruppo Caccia dell'ANR. "Memorie di Guerra" memoriale dattiloscritto inedito, copia nell'archivio dell'A.
- Minguzzi Vittorio, già tenente colonnello pilota comandante del 22° Gruppo Caccia Terrestre, "Memorie" (inedito p.g.c ing. Bruno Minguzzi) copia parziale nell'archivio dell'A.
- Rivista Aeronautica 5/1999, Alegi Gregory, "Come non si sceglie un caccia".
- Storia Contemporanea, febbraio 1981. Editrice il Mulino, Bologna, Minniti Fortunato, "La politica Industriale del Ministero dell'Aeronautica, pianificazione, sviluppo (1935-1943)".
- Storia Militare n.100 gennaio 2002, Alegi G. "L'ala infranta".
- Storia Militare n.125, febbraio 2004, Pedriali Ferdinando, "Operazione Flax".
- Storia Militare n.145, ottobre 2005, Pedriali Ferdinando, "L'appoggio aereo ravvicinato".
- Storia Militare n.174, marzo 2008, Pedriali Ferdinando, "Jagdwaaffe Sizilien".
- Storia Militare n.79, aprile 2000, Pedriali Ferdinando, "Il P.108, un aereo allo sbaraglio".
- Storia Militare n.85 anno VIII ottobre 2000, Brescia Maurizio, "U-Boote in Mediterraneo".
- Storia Militare nn.89 e 90, febbraio, marzo 2001, Ferdinando Pedriali, "La Flak in Italia".

Testimonianze e documentazione varia

- Archivio Centro Storico Fiat.
- Biron Giuseppe, già tenente pilota del 22° Gruppo C.T.
- Bonanomi Lanfranco già aviere scelto del 150° Gruppo Caccia.
- Brocchieri Alessandro, già serg. pilota 103ª Sq., Zuara e Raggruppamento Idrovolanti, 84° Gruppo, Taranto.
- Bruno Bonato, già 1° motorista della 274ª Squadriglia,
- Ceccardi Carlo, già maresciallo pilota del 5° Stormo Assalto della R.A. e del 2° Gruppo Caccia dell'ANR.
- Chiale Giovanni, tenente pilota Giovanni Chiale, del 150° Gruppo CT, Libretto dei voli, copia nell'archivio dell'A.
- Chitarin Edoardo già sottotenente G.A.r.a.t., Gruppo Baltimore.
- Corbellini Mario, già 1° Aviere Marconista della 265ª Squadriglia, 88 Gruppo sa Bombardamento.
- Ginevro Giovanni già sottotenente pilota del 149° Gruppo, 608ª Squadriglia Trasporti.
- Hassard William H., già 2nd Lt. navigator del 376th B.G. "Liberandos"
- Herb Harper, storico del 98th BG "The Pyramides".
- Leone Lionello gen. S.A. Memoriale allegato alla tesi laurea del dr. Lionello Leone, p. g. c. dell'A.
- Lundy Will, veterano e storico del 44th BG.
- Paravicini Pierpaolo, già tenente pilota del 155° Gruppo C.T.
- Radtke Richard K., historian of the 2nd B.G. Association.
- Ramaciotti Giuseppe, già tenente pilota del 150° Gruppo Caccia Terrestre.
- Sanseverino Vittorio, già tenente pilota del Raggruppamento da Bombardamento e capitano dello Stormo Baltimore.
- Sanson Attilio, già tenente pilota del 22° Gruppo Caccia R.A e 2° Gruppo Caccia A.N.R.

Allegati



ALLEGATO 1

Organici e denominazioni
Forze Aeree
Italiane, Tedesche, Americane, Britanniche

Regia Aeronautica R.A.		
		velivoli
Sezione		3
Squadriglia	bombardamento	9
Squadriglia	caccia	12
Gruppo	2 - 3 squadriglie	18 - 36
Stormo	2 Gruppi	36 - 72
Brigata Aerea	3 Stormi	108 - 216
Divisione Aerea	2 - 3 Brigate	216 - 432
Squadra Aerea	2-3 Divisioni Aeree	432 - 648

Nota:

All'inizio del luglio 1943, a causa della profonda crisi della R.A. l'organico delle unità era inferiore alle situazioni numeriche sopra elencate.

La 1ª Squadra Aerea aveva sei gruppi per un totale di 190 velivoli; 2ª Squadra Aerea, un Gruppo con 37 velivoli; 3ª Squadra Aerea tredici Gruppi e tre squadriglie autonome con 243 velivoli; 4ª Squadra Aerea sette Gruppi con 46 velivoli; Aeronautica Sicilia (assimilabile ad una Divisione Aerea) cinque Gruppi con 137 velivoli; Aeronautica Sardegna (assimilabile ad una Divisione Aerea) sei Gruppi e due Squadriglie con 130 velivoli. La 3ª Squadra e le Aeronautiche della Sicilia e della Sardegna, pur essendo grandi unità di prima linea avevano un organico circa pari alla metà del minimo, mentre altre due grandi unità - incaricate di fungere da riserva per le altre Squadre Aeree - erano state praticamente svuotate sia di velivoli efficienti che di personale addestrato.

Luftwaffe		
		velivoli
Rotte		2
Kette		3
Schwarm		4-5
Staffel		9-16
Gruppe	3-4 Staffeln + Stabkette	30-52
Kampfgeschwader	3-4 Gruppen + Stabschwarm	90-120
Jagdgeschwader		120-160
Fliegerdivision	3 Geschwadern	270-340
Fliegerkorps	5-6 Geschwadern	450-800
Luftflotte	2 Fliegerkorps	900-1600

Nota:

Le squadriglie da caccia (Staffeln) della Luftwaffe avevano da 12 a 16 velivoli.

Lo Stabschwarm (Pattuglia Comando) dello Geschwader, era formato da 3 o 4 velivoli, generalmente guidati in azione dal comandante dello Geschwader.

Il numero distintivo dei Geschwader era indicato con numeri arabi (es. lo JG.77 era lo Jagdgeschwader.77).

Il numero distintivo dei Gruppen era indicato con numeri romani (es. il II./JG.77 era il secondo gruppo dello Jagdgeschwader.77).

Il numero distintivo delle Stafflen era indicato con numeri arabi (es. 3./JG.77 era la terza squadriglia dello Jagdgeschwader.77).

Lo stesso sistema di denominazione era usato per i reparti da bombardamento (es. il II./KG.76 era il secondo gruppo del Kampfgeschwader.76), d'assalto (Schnellkampfgeschwader), da bombardamento in picchiata (Sturzkampfgeschwader), da caccia notturna (Nachtjagdgeschwader), da caccia pesante Zerstörergeschwader), ecc.

United States Army Air Force USAAF		
		velivoli
Flight		4-6
Squadron Fighters		25
Group Fighters	3 Squadrons + 1 HQ Flight	80
Squadron Dive Bombers		13
Group Dive Bombers	4 Squadrons + 1 HQ Flight	57
Squadron Light Bombers		13
Group Light Bombers	4 Squadrons + 1 HQ Flight	57
Squadron Medium Bombers		13
Group Medium Bombers	4 Squadrons + 1 HQ Flight	57
Squadron Heavy Bombers		12
Group Heavy Bombers	4 Squadrons	48
Squadron Troop Carrier		13
Group Troop Carrier	4 Squadrons	52
Wing	3-7 Groups	230 - 500
Air Division	5 - 7 Wings	1.150 - 1.600
Air Force		3.000 - 5.000

Royal Air Force RAF		
		velivoli
Section		3
Flight	2 Sections	6
Squadron	2 Flights	12
Wing	n° variabile Squadrons	40 - 60
Group	n° variabile Wings	130- 240
Command	n° variabile Groups	n° variabile

Avvertenze

Nel libro la denominazione dei reparti è generalmente data sia nella forma abbreviata che in quella originale e completa.. Ad esempio: la Ninth Air Force, è anche indicata come IX A.F. , la Eighth Army (British) come 8ª Armata britannica, la Twelfth Air Force come XII A.F., la Luftflotte.2 come 2ª Flotta Aerea.

ALLEGATO 2

Regia Aeronautica Sardegna Situazione Febbraio 1943	Velivoli	Efficienza media	Base di schieramento
Com.te Gen. D.A. Augusto Bonola			
Aerosiluranti			
105° GR. Aut. (Sq. 254 ^a e 255 ^a)			Decimomannu
130° GR. Aut. (Sq. 280 ^a e 283 ^a)			Villacidro
Totale aerosiluranti	S.79	22	
Bombardamento			
50° Gr. Aut. BT (Sq.210 ^a e 211 ^a)			Alghero
51° Gr. Aut. BT (Sq.212 ^a e 213 ^a)			Villacidro
Totale 50° e 51° Gr.	Cant.Z 1007bis	20	
55° Gr. Aut. (Sq.221 ^a e 227 ^a)	B.R.20	6	Milis
Caccia			
24° Gr. Aut CT			
	Mc.202	6	Cagliari - Elmas
	G.50	10	Cagliari - Elmas
	C.R.42	17	Cagliari - Elmas
2° Gr. (Sq. 150 ^a , 152 ^a , 358 ^a) (6° Stormo)	Re.2001	13	Decimomannu
Totale aerei		94	
Origine: efficienza media mensile: G. Santoro op. cit. vol.II p.520, reparti e basi: Brotzu, Caso e Cosolo op. cit			

ALLEGATO 3

Situazione Regia Aeronautica 15 aprile 1943						
specialità	numero reparti	velivoli in carico				Equipaggi disponibili
		nuovo tipo	vecchio tipo	non impiegabili	totali	
Bombardamento	26 gruppi, 1 squadra	186	58	80	324	170
Aerosiluranti	9 gruppi	118	-	-	118	120
Tuffatori	3 gruppi	20	22	-	42	70
Assalto	4 gruppi	-	96	-	96	115
Caccia	25 gruppi, 3 squadre	300	396	-	696	630
Intercettori	6 gruppi	48	98	-	146	95
Ricognizione terrestre	32 squadre	160	108	-	268	300
Ricognizione marittima e aviazione imbarcata	26 squadre	130	160	-	290	140
Trasporti	8 gruppi	250	-	-	250	234
	81 gruppi					
Totali	62 squadre	1.212	938	80	2.220	1.974

Origine: AUSSMA Cart.Copie Fougier da De Felice E. op. cit. n.p.1045

ALLEGATO 4

Aeronautica Sardegna Situazione reparti metà maggio 1943	Velivoli	In carico	Base di schieramento
264 ^a Sq. B.T. (16° Stormo)	Cant.Z 1007bis	12	Alghero
131° Gruppo Siluranti	S.79 siluranti	6	Alghero
103° Gruppo Tuffatori	Ju.87	20	Decimomannu
55° Gruppo (Ricognizione Strategica)	Cant.Z.1007bis	5	Decimomannu
89° Gruppo	S.79 siluranti	6	Milis
15° Stormo Assalto (sq. 20 ^a e 53 ^a)	CR.42	21	Oristano
20° Gruppo C.T. (51° Stormo, sq.151 ^a , 352 ^a , 353 ^a) magg. Gino Callieri	Mc.202	24	Capoterra
155° Gruppo C.T. (51° Stormo, sq. 151 ^a , 360 ^a , 378 ^a) magg. Duilio Fanali	Mc.202	3	Monserrato
155° Gruppo C.T. (51° Stormo)	Mc.205	21	Monserrato
24° Gruppo Aut. CT	Mc.202	20	Venafiorita
24° Gruppo Aut. CT	G.50	4	Venafiorita
160° Gruppo Aut. CT	Re.2001	22	Venafiorita
358 ^a Sq. (2° Gruppo Aut. CT)	Re.2001	6	Venafiorita
65° Gruppo Ricognizione (costiera) Sq.28 ^a , 131 ^a , 124 ^a	Ca.314	23	Oristano, Chilvani, Bastia
65° Gruppo Ricognizione (costiera)	Ro.37	2	Oristano
Totale Sardegna		195	
* Elaborazione dell'A. dal Diario Storico Aeronautica Sardegna (AUSSMA).			

ALLEGATO 5

Regia Aeronautica situazione velivoli 18 maggio 1943					
		bombardieri		caccia	
		forza in carico	efficienti	forza in carico	efficienti
Nord Italia	1ª Squadra Aerea	79	28	94	50
Nord Italia	2ª Squadra Aerea	77	16	93	58
Centro Italia	3ª Squadra Aerea	86	30	203	101
Sud Italia	4ª Squadra Aerea	36	13	36	23
Sardegna		70	46	125	93
Sicilia		34	8	221	100
Grecia		-	-	26	7
Egeo		33	19	45	34
Albania		49	31	24	13
Slovenia Dalmazia		16	9	19	9
Totali		480	200	886	488
Aviaz. Esercito	forza	266	efficienti	195	
Aviazione Marina	forza	310	efficienti	181	
Origine: Superaereo Statistical Returns , DS 9018/1(118)/BN.6115 30 6/55 R Secret (AFHRA 23364)					

ALLEGATO 6

Regia Aeronautica Situazione reparti disponibili per la difesa della Sicilia 11 maggio 1943	Velivoli	In carico	Base di schieramento
Riserva strategica nella penisola			
43° Stormo B.T. (Gruppi 98° e 99°)	S.84	18	Bresso
121° Gruppo Tuffatori	Ju.87D-3	28	Siena
3° Stormo C.T.	Mc.202 e Mc.205	72	Ciampino - Metato
15° Stormo Assalto	C.R.42	48	Piacenza
2° Stormo Assalto: Gruppi 158°, 159°	G.50	36	Osoppo
274ª Squadriglia B.G.R.	Piaggio P.108	5	Guidonia
Totale riserva strategica		227	
n.1 Squadriglia Siluranti	S.79	10	Pisa
n.1 Squadriglia Siluranti	S.79	10	Gorizia
Sardegna e Puglie			
n.1 Gruppo B.T.	Cant.Z.1007bis	10	Alghero
n.1 Gruppo B.T.	Cant.Z.1007bis	8	Decimomannu
n.1 Gruppo B.T.	Cant.Z.1007bis	6	Gioia del Colle
n.2 Gruppi Siluranti	S.79	16	Milis
Totale Sardegna e Puglie		40	
Sicilia			
n.1 Gruppo B.T.	Cant.Z.1007bis	20	Gela
279ª Squadriglia Siluranti	S.79	8	Gerbini
(106° Gr Siluranti ??)			
1° Stormo C.T.	MC.205	32	Catania - San Salvatore/Gerbini
53° Stormo C.T.	MC.202	60	Chinisia (Trapani)/ Pantelleria
3° Gruppo C.T.	Bf.109G-6	20	S.Pietro
150° Gruppo C.T.	Bf.109G-6	20	Sciacca
161° Gruppo C.T.	MC.200	36	Chinisia (Trapani)
n.1 Gruppo C.T.	MC.200 - Mc.202 - Dewoitine D.520	22	Reggio Calabria
Totale Sicilia		205	
Totale Italia, Sardegna, Sicilia		472	aerei efficienti 50%

Origine: Superaereo, Prot.N.1B/8331, 11 maggio 1943 ("Le direttive di Superaereo". Vol.2 Tomo II, p.796)

ALLEGATO 7

Regia Aeronautica situazione velivoli 12 giugno 1943					
		bombardieri		caccia	
		forza in carico	efficienti	forza in carico	efficienti
Nord Italia	1 ^a Squadra Aerea	52	21	112	42
Nord Italia	2 ^a Squadra Aerea	32	4	54	16
Centro Italia	3 ^a Squadra Aerea	119	47	227	113
Sud Italia	4 ^a Squadra Aerea	15	3	30	11
Sardegna		33	15	139	77
Sicilia		8	5	219	102
Grecia		-	-	25	12
Egeo		33	20	43	37
Albania		49	28	24	15
Slovenia Dalmazia		18	10	17	11
Totali		359	153	890	436
Aviaz. Esercito	forza	293	efficienti	199	
Aviazione Marina	forza	276	efficienti	130	
Origine: Superaereo Statistical Returns , DS 9018/1(118)/BN.6115 30 6/55 R Secret (AFHRA 23364)					

ALLEGATO 8

Aeronautica Sicilia - Battaglia Pantelleria - Situazioni giornaliere velivoli efficienti			
Reparti	Velivoli	Efficienti	Base di schieramento
1° giugno 1943			
1° Stormo C.T.	MC.205	23	Catania - San Salvatore/Gerbini
150° Gruppo	Bf.109G-6	5	Sciacca
Gruppi 151°, 153°, 161°	Mc.202	48	Chinisia (Trapani)
Sezione C.T.	Mc.202	4	Pantelleria
279ª Squadriglia Siluranti	S.79	3	Gerbini
161° Gruppo C.T.	MC.200	15	Castelvetrano
Totale		98	
6 giugno 1943			
1° Stormo C.T.	MC.205	21	Catania - San Salvatore/Gerbini
150° Gruppo	Bf.109G-6	9	Sciacca
Gruppi 151°, 153°, 161°	Mc.202	51	Chinisia (Trapani)
279ª Squadriglia Siluranti	S.79	3	Gerbini
161° Gruppo C.T.	MC.200	14	Castelvetrano
Totale		98	
8 giugno 1943			
1° Stormo C.T.	MC.205	20	Catania - San Salvatore/Gerbini
150° Gruppo	Bf.109G-6	7	Sciacca
Gruppi 151°, 153°, 161°	Mc.202	41	Chinisia (Trapani)
279ª Sq. Siluranti e 131° Gruppo A.S..	S.79	4	Gerbini (4 S.79 del 131° arrivati il 9 da Pisa)
161° Gruppo C.T.	MC.200	13	Castelvetrano
Totale		85	
9 giugno 1943			
1° Stormo C.T.	MC.205	21	Catania - San Salvatore/Gerbini
150° Gruppo	Bf.109G-6	6	Sciacca
Gruppi 151°, 153°, 161°	Mc.202	38	Chinisia (Trapani)
279ª Sq. e 131° Gr. Siluranti	S.79	0	Gerbini
161° Gruppo C.T.	MC.200	7	Castelvetrano
Totale		72	

10 giugno 1943			
1° Stormo C.T.	MC.205	10	Catania - San Salvatore/Gerbini
150° Gruppo	Bf.109G-6	6	Sciacca
Gruppi 151°, 153°, 161°	Mc.202	35	Chinisia (Trapani)
279ª Sq. e 131° Gr. Siluranti	S.79	0	Gerbini
161° Gruppo C.T.	MC.200	7	Castelvetrano
Totale		58	
11 giugno 1943			
1° Stormo C.T.	MC.205	12	Catania - San Salvatore/Gerbini
150° Gruppo	Bf.109G-6	7	Sciacca
Gruppi 151°, 153°, 161°	Mc.202	26	Chinisia (Trapani)
279ª Sq. e 131° Gr. Siluranti	S.79	0	Gerbini
161° Gruppo C.T.	MC.200	9	Castelvetrano
Totale		54	
origine: Tel. Aeronautica Sicilia 0022974 a Superareo del 18/6/1943, AUSSMA, SL1/B-I 39, doc. vari AUSSMA			

ALLEGATO 9

Regia Aeronautica Italia - Sicilia - Sardegna Reparti Operativi (*) 9 luglio 1943	Velivoli	In carico	Effi- cienti	Base di schieramento
1ª Squadra Aerea				
43° Stormo B.T. (Gruppi 98° e 99°)	S.84	32	8	Lonate Pozzolo (13/7 Gioia del Colle: n.26 S.84)
	B.R.20	3	1	Lonate Pozzolo
60° Gr. Intercettori (41° St.) 235ª Sq.	Dornier D.217J-2 Dornier D.217J-1	11	5	Lonate Pozzolo
30° Gruppo Combattimento	Ca.314	18	6	Bresso
121° Gruppo Tuffatori	Ju.87	6	6	Lonate Pozzolo
2° Stormo C.T.	M.C.202	15	11	Caselle Torinese
8° Gruppo C.T. (92ª, 93ª e 94ª Sq.)	M.C.200	41	26	Sarzana - Luni
2° Gruppo Intercettori (152ª e 358ª Sq.)	Re.2001	4	3	Venegono - Sarzana
2° Gruppo Intercettori (358ª Sq.)	Dewoitine D.520	5	3	Villanova d'Albenga
59° Gruppo C.T. (Intercettori)	Re.2001	11	8	Metato (Pisa)
13° Gruppo C.T. (78ª e 82ª Sq.)	Dewoitine D. 520	12	2	Metato (Pisa)
	C.R.42	13	8	Venegono- Sarzana - Albenga
101° Gruppo (5° Stormo Assalto)	Re.2002	19	9	Lonate Pozzolo
Tot. 1ª Squadra Aerea		190	96	efficienza velivoli : 50,53%
2ª Squadra Aerea				
158° Gruppo Assalto	G.50	37	24	Osoppo (10/7/43 Crotone: n.14 G.50)
3ª Squadra Aerea				
Raggruppamento Bombardamento				
Gruppi B.T. 28° - 86° - 88° - 106°	Cant.Z.1007bis	31	20	Perugia
274ª Squadriglia B.G.R.	Piaggio P.108	8	4	Guidonia
		0	0	
103ª Squadriglia Bombardamento a Tuffo	Ju. 87D-3	14	14	Siena
Raggruppamento Siluranti 36° St. , 284ª Sq. del 131° Gr., 89° Gr.Aut. , 204ª Sq. del 41° Gr.	S.79bis	44	15	Pisa - Siena
130° Gruppo Siluranti	S.79bis	9	2	Littoria (Latina)
42° Stormo C.Int. (300ª e 303ª Sq CTN)	Re.2001 CN	5	4	Ciampino Sud- Cerveteri
3° Stormo C.T. (70ª Sq.)	Me.109G-6	11	4	Ciampino Sud - Cerveteri
3° Stormo C.T. 18° Gr. (83ª Sq.)	S.A.I. 207	3	2	Ciampino - Cerveteri
42° St. C. Int. 167° Gr , Sq. 300ª	Re.2001	11	9	Ciampino Sud
42° St. C. Int. 167° Gr , Sq. 303ª	C.R.42	5	2	Ciampino
42° St. C. Int. 167° Gr , Sq. 303ª	F.5	10	5	Ciampino

22° Gruppo C.T.(362ª Sq.)	Re.2005	5	4	Capua - Capodichino (10/7/43 Sigonella: n.8 Re.2005)
22° Gruppo C.T. - 150ª Sq. CN	Re.2001	10	5	Capua
22° Gruppo C.T (369ª Sq.)	MC.202	16	9	Napoli - Capodichino
22° Gruppo C.T	M.C.200	3	2	Napoli - Capodichino
22° Gruppo C.T (359ª Sq.)	Dewoitine D. 520	8	5	Napoli - Capodichino
Aliquota 21° Gruppo Assalto	Re.2002	25	20	Tarquinia
159° Gruppo Assalto	G.50	30	4	Pistoia (10/7/43 Crotone: n.21 G.50)
Aliquota 15° Stormo Assalto	C.R.42	34	19	Pontedera
Tot. 3ª Squadra Aerea		282	149	efficienza velivoli : 53,41%
4ª Squadra Aerea				
27° Gruppo B.T.	Cant.Z.1007bis	10	2	Manduria
43° Stormo (98° e 99° Gruppo)	S.84bis	(26)	(14)	Gioia del Colle dal 13/7/43
157° Gruppo C.T.	Mc.200	13	5	Grottaglie
157° Gruppo C.T.	C.R.42	5	4	Grottaglie
97° Gruppo Autonomo	C.R.42	3	3	Crotone
97° Gruppo Autonomo	Ro.57	15	10	Crotone
41° Gruppo Aerosiluranti	S.79 bis	.(n.d.)	(n.d.)	a Lecce dal 13/7/43 **
5° St. Assalto, 102° Gr. (Sq. 209ª e 239ª I)	Re.2002	(19)	(18)	da Tarquinia a Crotone, 10/7/43
Tot. 4ª Squadra Aerea		46	24	efficienza velivoli : 52 %
Aeronautica Sardegna				
264ª Squadriglia B.T.	Cant.Z.1007bis	5	4	Alghero
103° Gruppo Bomb. Tuffo (Sq. 207, 237)	Ju. 87-D3	8	6	Decimomannu
205ª Squadriglia Siluranti	S.79bis	4	4	Milis
15° Stormo Assalto (Gr. 47°, Sq.54ª)	C.R.42	16	15	Oristano
51° Stormo C.T. (155° e 20° Gruppo)	MC.202	23	21	Capoterra - Monserrato
51° Stormo C.T (155° e 20° Gruppo)	M.C.205	20	17	Capoterra - Monserrato (11/7/43: n.10 M.C.205 a Chinisia)
24° Gruppo Aut. C.T. (Sq. 354, 355, 370)	MC.202	19	10	Venafiorita (354ª, 355ª) Alghero (370ª)
160° Gruppo C.T. (Sq. 375, 393, 394)	Re.2001	22	10	Venafiorita
Sezione Intercettori	C.R.42	13	2	Monserrato
Tot. Aeronautica Sardegna		130	89	efficienza velivoli : 68,5 %
Aeronautica Sicilia				
279ª Squadriglia Siluranti	S.79bis	4	1	Gerbini
IX Gr.4° St. C.T.	MC.202	38	12	Finocchiara
X Gr.4° St. C.T. (84ª, 90ª, 91ª Sq.)	MC.205	10	2	Catania - S.Salvatore (Aer. 503)
3° Gruppo C.T. (153ª, 154ª, 155ª Sq.)	Bf.109G-6	17	7	Comiso

150° Gruppo C.T. (363 ^a , 364 ^a , 365 ^a Sq.)	Bf.109G-6	25	6	Sciacca (Aer.501)
161° Gruppo C.T.	MC.202	18	11	Reggio Calabria
161° Gruppo C.T.	MC.200	4	0	Reggio Calabria
161° Gruppo C.T.	C.R.42	2	2	Reggio Calabria
21° Gruppo C.T. (53° Stormo C.T.)	MC.202	12	6	Chinisia (Trapani)
21° Gruppo C.T. (53° Stormo C.T.)	MC.202	7	3	Palermo
Tot. Aeronautica Sicilia		137	50	efficienza velivoli: 36,5 %
Totale: Italia + Sicilia + Sardegna		822	432	efficienza velivoli media: 48 %

Elaborazione da: G. Santoro, op. cit.; Diario Storico R. Aer., Diario Storico Aer. Sardegna, Raccolta Varie N°2 -1943, Relazioni Operative 3^a e 4^a Aerosquadra, Relazioni Critiche - N°1098 TER, AUSSMA. Superaereo, telegrammi vari luglio 1943, Cart.SL-1-10 AUSSMA. Uff. Operazioni prot. N.IB/9326 2 giugno 1943, "Le direttive di Superaereo" op. cit. Ibidem: Armamento su velivoli tedeschi, prot.6/9024, 4 giugno 1943, Vol."T.II, p.886. Superaereo Prot.1B/10556 - 2 luglio 1943 (AUSSMA SL2/11-11.

(*) Esclusi i reparti senza velivoli efficienti,

(**) aliquote del Raggruppamento AS. Trasferite in luglio a Lecce da Pisa e Siena

ALLEGATO 10

Luftwaffe Catena di Comando Situazione velivoli Settore Mediterraneo - 15 Novembre 1942							
Oberbefehlshaber Sued (OBS) Feldmarschall Albert Kesselring							
Lufflotte.2 - Feldmarschall Albert Kesselring							
Fliegerkorps X (Mediterraneo Orientale) Generalleutenat Otto H. von Waldau		Fliegerkorps II (Mediterraneo Occidentale) General der Flieger Bruno Loerzer		Fliegerführer Tunis General Oberst Martin Harlingausen		Fliegerführer Afrika Generalmajor Seidemann	
Fliegerkorps		II	X	Afrika	Tunis		
velivoli in carico		Italia	Grecia	Libia	Tunisia	Totali	
Ricognitori tattici							
Bf 109				8	12	20	
Ricognitori strategici							
Ju 88							
Caccia e caccia bombardieri							
Bf 109 FW 190		15	12	50	95	172	
Distruttori							
Me 110 Me 210		20	40			60	
Bombardieri							
Ju 88		190	65			255	
Aerosiluranti							
He 111		54	20			74	
Bombardieri in picchiata							
Ju 87				50	30	80	
Trasporto							
Ju 52		480	140			620	
Me 323, Ju 90		22				22	
Totali		819	293	112	137	1.361	
Origine: RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", Diagram 3 - AFHRA 23356							

ALLEGATO 11

Luftwaffe - Fliegerführer Tunis
(Kommandierender Gen. Hans Seidemann)
Situazione forza, rimpiazzi e perdite novembre 1942

Reparti	Tipo Velivoli	In carico 1° novembre	Rimpiazzi	Riduzione forza	Perdite azione nemica	Perdite per incidenti	In carico fine novembre	Base
<i>Caccia</i>								
<i>JG.53 "Pik As"</i>								
Stab I./JG.53	Bf.109G-2/R1	5	4	5	4	-	4	Tunisi (10.11.42)
I./JG.53	Bf.109G-2/R1	19	67	49	9	24	37	Djedeida (25.11.42)/ Biserta (26.11.42)
II./JG.53	Bf.109G-4Trop	26	43	39	6	12	30	Tuins (9.11.42)/ Biserta (12.11.42)
III./JG.53	Bf.109G-4Trop	25	39	64	12	16	0	Tunisi (10.11.42)/ Djedeida (21.11.42)
II./JG.51	Fw.190A-3 Bf.109G-6Trop	35	45	44	6	3	36	Biserta (14.11.42) - El-Alouina (25.11.42)
II./JG.2	FW.190A-2 *	41	7	30	9	17	18	Tindja Sud (20.11.42)
<i>Totale caccia</i>		<i>151</i>	<i>205</i>	<i>231</i>	<i>46</i>	<i>72</i>	<i>125</i>	
<i>Assaltatori</i>								
III./SKG.10	FW.190A 5/U3	nd	nd	nd	nd	nd	20	Biserta (Sidi Ahmed)
5/SchG.1	FW.190A-4	nd	nd	nd	nd	nd	-	Tunisi (El-Alouina)
I./SchG.2	Bf.109F4-Trop	29	14	17	5	8	23	Medenine
Stab/St.G.3	Ju.87 D-3	1	-	1	-	-	0	El-Alouina / Dje- deida
II/St.G.3	Ju.87 D-3	28	1	29	8	1	0	El-Alouina (9-20.11.42)/ Djedeida (20.11.42)
<i>Totale assaltatori</i>							<i>43</i>	
<i>Totale aerei</i>							<i>168</i>	

n.d. = dato non disponibile

* Velivoli in carico al 16 novembre, dopo che i Bf.109G-1 e G-2 furono sostituiti dai Fw.190A.

Elaborazione dell'A. da: RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", p. 193, German Order of Battle, Statistics as of Quarter years 1938-45, AFHRA 137.306-14 roll A1128 USAF Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama, from Michael Holm

ALLEGATO 12

Luftwaffe Reparti trasporto aereo e alianti assalto Italia 1942 - 1943			
Reparto	aerei	base	periodo
Kampfgruppe zur besondere Verwendung 106	Ju.52	Brindisi	2.43 - 5.43
Kampfgruppe zur besondere Verwendung 400	Ju.52	Brindisi	1.42 - 1.43
Kampfgruppe zur besondere Verwendung 600	Ju.52	Brindisi	7.42 - 5.43
Kampfgruppe zur besondere Verwendung 800	Ju.52	Brindisi	7.42 - 5.43
Verbindungskommando (S) 2 Stab	Bf.110, Go.242, He.111, Hs.129, Ju.52, Ju.87, Me.321	Lecce Napoli - Pomigliano Brindisi	6.42 - 3.43 3.43 - 6.43 6.43 - 5.43 (?)
Verbindungskommando (S) 2 1.(DFS)/VK(S)2	DFS230	Lecce Napoli - Pomigliano Brindisi	11.42- 1.43 1.43 - 3.43 3.43 - 5.43
Verbindungskommando (S) 2 2.(DFS)/VK(S)2	DFS230	Lecce Napoli - Pomigliano Brindisi	9.42- 1.43 1.43 - 3.43 3.43 - 5.43
Verbindungskommando (S) 2 1.(Go)/VK(S)2	Go.242,	San Pancrazio Napoli - Pomigliano	12.42 - 3.43 3.43- 6.43
Verbindungskommando (S) 2 2.(Go)/VK(S)2	Go.242,	Lecce Napoli - Pomigliano	6.42 - 3.43 3.43- 6.43
Luftlandgeschwader 1 Stab	Do17/ DFS230	Pratica di Mare	8.9.43 11.9.43 Impiegata al Gran Sasso per liberazione Mussolini
Luftlandgeschwader 1 Stabstaffel 12./LLG1	Do17/ DFS230	Ottana (Sardegna) Pratica di Mare	8.9.43 11.9.43 Impiegata al Gran Sasso per liberazione Mussolini
Transportstaffel 5	Ju.90, Ju.290, Fw.200, Ju.52	Grosseto	5.43 - 7.43
Transportstaffel 290	Ju.90, Ju.290, Fw.200, Ju.52	Grosseto	3.43 - 5.43
Transportgeschwader 1 III Gruppe	Ju.52	Celle	5.43 - 10.43

ALLEGATO 13

Luftwaffe - Fliegerführer Tunis
(Kommandierender Gen. Hans Seidemann)
Situazione 10 febbraio 1943

	in carico	bellicamente efficienti
Fw.190	60	29
Hs.129	10	5
Ju.87	47	38
Ju.88	6	5
Me.109	168	103
Totali	291	180

Origine: RAF Narrative (First draft), "The North African Campaign November 1942 - May 1943", Ministry of Defence Air Historical Branch (RAF), AFHRA - 23356, p.198.

ALLEGATO 14

Luftwaffe - Fliegerkorps Tunis (Kommandierender Gen. Hans Seidemann) Situazione forza, rimpiazzi e perdite - marzo 1943								
Reparti	Tipo Velivoli	In carico 1° marzo	Rimpiazzi marzo	Riduz. forza marzo	Perdite azione nemica	Perdite per incidenti	In carico fine marzo	Base
Caccia								
JG.53 "Pik As"								
Stab I./JG.53	Bf.109G-4/R1	3	2	0	0	0	5	Bizerta
I./JG.53	Bf.109G-2/R1	37	41	39	10	6	39	Bizerta
II./JG.53	Bf.109G-4-Trop	38	19	19	9	9	38	Bizerta
II./JG.51	Bf.109G-6-Trop Fw.190A-3	27 9	0 17	9 12	0 4	0 6	0 32	La Smala de Souassais
II./JG.2	FW.190A-3	14	0	14	0	3	0	Kairouan trasf. a Poix (Francia) 15/3/43
JG.77 "Herz As"								
Stab I./JG.77	Bf.109G-4-trop	2	7	4	1	0	5	La Fauconniere
I./JG.77	Bf.109G-2-trop	22	23	26	17	6	19	Fatnassa / Oudret
II./JG.77	Bf.109G-4-Trop	27	17	22	6	4	22	La Fauconniere
III./JG.77	Bf.109G-2-Trop	24	22	22	17	5	24	Matmata / Bou Thadi
	Tot. caccia	203	147	167	64	39	184	
Assaltatori								
III./SKG.10	FW.190A-4	20	37	19	7	9	38	Biserta (Sidi Ahmed)
I./SchG.2	Bf.109F4-Trop	21	15	24	8	12	12	La Fauconniere
8./SchG.2	Hs.129B-1/2	8	19	9	5	0	18	el-Alouina
Stab/St.G.3	Ju.87 D-3	2	1	0	0	0	3	Djedeida

II/St.G.3	Ju.87 D-3 trop	25	4	3	2	0	26	Saint Marie
III/St.G.3	Ju.87 D-1	20	6	9	3	3	15	Gabes West
	tot. assalto	96	82	64	25	24	112	
Totale Velivoli		299	229	231	89	63	296	

Elaborazione dell'A. da: German Order of Battle, Statistics as of Quarter years 1938-45, AHFRA 137.306-14 roll A1128 USAF Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama, e Michael Holm, Cooper Matthew; "The German Air Force 1933-1945, An Anatomy of Failure".

ALLEGATO 15

Luftwaffe - Fliegerkorps Tunis (Kommandierender Gen. Hans Seidemann) Situazione forza, rimpiazzi e perdite - aprile 1943								
Reparti	Tipo Velivoli	In carico 1° aprile	Rimpiazzi aprile	Riduzione forza aprile	Perdite azione nemica	Perdite per incidenti	In carico fine aprile	Base
<i>Caccia</i>								
<i>JG.53 "Pik As"</i>								
Stab I./JG.53	Bf.109G-4/R1	5	6	7	2	0	4	La Sebala
I./JG.53	Bf.109G-2/R1	39	21	47	15	4	13	Protville
II./JG.53	Bf.109G-4-Trop	38	38	51	18	3	25	La Marsa
II./JG.51	Bf.109G-6-Trop	16	30	22	3	1	24	La Smala de Souassis sino al 8.4.431
	Bf.109G-4-Trop	18	7	24	3	1	1	
<i>JG.77 "Herz As"</i>								
Stab I./JG.77	Bf.109G-4-trop	5	7	8	3	0	4	St. Marie du Zit 6-18.4.43 Creteville 18.4.43 - 6.5.43
I./JG.77	Bf.109G-2-trop	19	52	43	22	4	14	Bou Tadi sino 6.4.43 Tunis La Sebala 6-7.4.43 La Smala 7-8.4.43 Korba 8-14.4.43 Soliman Sud 14.4- 7.5.43
II./JG.77	Bf.109G-4-Trop	30	26	27	9	8	29	La Fauconniere sino 8.4.43 St. Marie du Zit 8-16.4.43 Creteville 16.4-7- .5.43

III./JG.77	Bf.109G-2-Trop	24	57	57	21	8	24	Bou Thadi sino 7.4.43 El Djem 7-8.4.43 St. Marie du Zit 8-17.4.43 Korbous 17.4-7- .5.43
	Tot. caccia	194	244	286	96	29	138	
Assaltatori								
III./SKG.10	FW.190A-4	20	nd	nd	nd	nd	nd	Biserta (Sidi Ahmed)
I./SchG.2	Bf.109F-4-Trop	12	0	12	2	3	0	La Fauconniere
	Bf.109G-2-Trop	0	8	8	0	3	0	
	FW.190A-4	0	11	8	4	0	3	
8./SchG.2	Hs. 129B-1/2	18	8	12	3	2	14	el-Alouina sino ?.5.43
Stab/St.G.3	Ju.87 D-3	2	0	0	0	0	2	Djedeida
II/St.G.3	Ju.87 D-3 trop	26	9	35	5	0	0	Saint Marie
III/St.G.3	Ju.87 D-1	12	30	9	6	3	33	Gabes West
	tot. assalto	96	80*	100*	25*	15*	55*	
Totale Velivoli		290	324*	386*	121*	44*	193*	

* Cifre approssimate circa 2%.

Elaborazione dell'A. da: German Order of Battle, Statistics as of Quarter years 1938-45, AHFRA 137.306-14 roll A1128 USAF Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama, e Michael Holm, Cooper Matthew; "The German Air Force 1933-1945, An Anatomy of Failure".

ALLEGATO 16

2^a Luftflotte Situazione forza, rimpiazzi e perdite 1 - 31 maggio 1943								
Reparti	Tipo Velivoli	In carico 1 ^o maggio	Rimpiazzi	Riduz. Forza	Perdite azione nemica	Perdite incidenti	In carico 31 maggio	Base
Ricognitori tattici								
4 (H)/12	Bf.109G-4	12	9	11	5	6	10	Decimomannu (Sardegna)
2 (H)/14	Bf.109G-4	9	8	6	2	2	11	Catania (Sicilia)
Totale Ricognitori tattici		21	17	17	7	8	21	
Ricognitori strategici								
Stab. Gr(F)/122	Ju 88D-1/CI						1	Frosinone
2(F)/122	Ju 88D-1/ CLi Me410A-1	5 1	4 1	6 0	1 0	3 0	3 1	Trapani
1(F)/122	Ju 88D-1/CI Bf.109G	10 6	0 0	3 5	2 2	1 0	7 1	Frosinone
Totale Ricognitori Strategici		22	5	12	5	4	13	
Caccia								
Jagdfliegerführer Sizilien Kommandierender Gen. Theodor Osterkamp								
								Q. G. : Trapani
Stab./JG.27 Geschwaderkommandore ObLt Gustav Rödel	Bf.109.F-Trop Bf.109G-6	1 0	0 4	1 0	0 0	0 0	0 4	San Pietro
II./JG.27	Bf.109G-4 Bf.109G-6	24 25	4 20	9 14	4 5	5 4	19 31	Trapani
III./JG.27	Bf.109F-4-Trop Bf.109G-4-/G-6	14 46	0 0	14 12	0 0	0 0	0 34	San Pietro - Trapani
Tot. JG.27		110	28	50	9	9	88	

II./JG.51	Bf.109G-6- /G-4	25	28	14	3	3	37	San Pietro poi Casa Zeppe- ra (Sardegna)
JG.53 "Pik As"								
Stab I./JG.53 Gesch- waderkommodore ObLt Freiherr von Cramon-Taubel		4	4	3	3	0	5	Catania (Comi- so)
I./JG.53	Bf.109 G-4 e 6	13	42	10	2	6	44	Comiso sino al 10 poi a Catania
II./JG.53	Bf.109 G-4 e 6	25	39	29	9	10	35	a Solimam sino al 7 poi a Comiso
III./JG.53	Bf.109 G-4e 6	34	39	34	18	11	39	Ariana sino al 10 poi a Sciacca
Tot. JG.53		72	120	73	29	27	118	
JG.77 "Herz As"								
Stab /JG.77 Geschwaderkommo- dore ObLt Johannes Stein- hoff	Bf.109 G-6- trop	4	6	5	0	2	5*	a Korbous sino all'8, a Trapani dall'8 al 12, a Bari dal 13 al 13/7
I./JG. 77	Bf.109 G-4- trop Bf.109 G-6trop	28	50	30	12	7	9*	a Solimam Sud sino all'8, a Chinisia sino al 12, a Bari dal 12 al 15, a Neubiberg dal 15, a Sciacca dall'8/6
II./JG. 77	Bf.109 G-4- trop Bf.109 G-6trop	28	49	34	14	5	43*	a Creteville sino al 7, a Trapani dal 7 all'11, a Foggia dall'11 al 19/6
III./JG. 77	Bf.109 G-4- trop Bf.109 G-6trop	24	43	19	3	11	48*	a Korbous sino al 7, a Sciacca sino all'11, a Foggia dall'11 al 1/6
Tot. JG. 77		84	148	88	29	25	105*	*assegnati per ricostituzione
Totale caccia diurni		291	324	225	70	64	243	linea operativa
Caccia notturna								

Stab./NJG.2 Geschwaderkommo- dore ObLt Karl Hülshoff	Ju.88 C-6	1	0	0	0	0	1	Comiso
I./NJG.2	Ju.88 C-6	17	4	7	4	0	14	Castelvetrano sino al 23 poi Aquino
II./NJG.2	Ju.88 C-6	8	5	2	1	1	9	Comiso poi Aquino
Totale Caccia not- turna		26	9	9	5	1	24	
Caccia pesante								
ZG26 Horst Wessel								
III/ZG26	Me.110G-2	34	23	22	5	5	35	Trapani
10/ZG26	Ju.88C-6	10	40	13	1	0	37	Trapani
II/ZG1	Me.110	32	nd	nd	nd	nd	30	Montecorvino
Totale Caccia pesante		76					102	
II.Fliegerkorps Kommandierender Gen. Martin Har- linghausen								Toarmina
Assaltatori								
III./SKG.10	FW.190A 5/ U3	21	nd	nd	nd	nd	42	San Pietro - Ca- stelvetro
Stab/SchG.2 Geschwaderkommo- dore Maj Wolfgang Schenk	FW190A-5	2	4	0	0	0	6	Brindisi - Ca- stelvetro
I./SchG.2	FW.190A-5 FW.190F-3	3	20	4	1	3	19	Gerbini - Milis
II./SchG.2	FW.190F-3 FW.190A-5	18	58	32	21	3	44	Brindisi - Milis
totale assaltatori		44					111	
Bombardieri								
Stab/KG.1 " Hindem- burg " Geschwaderkommo- dore Maj Wilhelm Stem- mler	Ju.88A-4	6	0	2	0	0	4	Piacenza sino al 25/6 poi Airasca (To) - Sede co- mando :Pinerolo (To)
I./KG.1	Ju.88A-4 e 14	23	7	2	0	0	28	Piacenza sino al 25/6 poi Airasca (To)

II./KG.1	Ju.88A-4 e C6	39	11	22	12	10	28	Grottaglie sino al 4/6 poi Airasca (To)
I./KG.77	Ju.88A-4	1	12	0	0	0	13	Piacenza ?
Stab./KG.30 " <i>Adler</i> " Geschwaderkommodore ObLt. Wilhelm Kern dal 18.5.43	Ju.88A-4	0	0	0	0	0	0	Comiso
II./KG.30	Ju.88A-4	0	3	0	0	0	3	Comiso sino all'11 maggio poi Aalborg-West
III./KG.30	Ju.88A-4	32	12	15	12	2	29	Comiso poi Gerbini
Stab./KG.54 " <i>Totenkopf</i> " Geschwaderkommodore ObLt. Volprecht Riedesel Freiherr zu Eisenbach	Ju.88A-4	1	0	0	0	0	1	Catania, dal 21.5 Grottaglie
I./KG.54	Ju.88A-4	22	4	25	2	1	1	Catania
II./KG.54	Ju.88A-4	21	3	16	2	1	7	Catania sino al 26.5
III./KG.54	Ju.88A-4	20	22	10	3	3	32	Piacenza sino al 21.5 poi Grottaglie
Stab/KG.76	Ju.88A-4 Ju.88D-1	2	1	2	1	1	0	Foggia
I./KG.76 Geschwaderkommodore ObLt Rudolf Hallensleben	Ju.88A-4 Ju.88A-14	27	14	19	7	2	22	Catania poi Foggia
II./KG.76	Ju.88A-4	2	30	1	0	0	31	da Ansbach a Foggia il 16.5
III./KG.76	Ju.88A-4	33	9	28	5	0	14	Catania, a Foggia dal 16.5
Totale Bombardieri		229	128	142	44	20	213	
Aerosiluranti								
Stab/KG.26 Löwen Geschwaderkommodore ObLt. Werner Klümper	He.111H-3	0	0	0	0	0	0	Grosseto

I/KG.26	He.111H-11LT	16	14	0	0	0	30	Decimomannu (gen. - maggio 43)
II/KG. 26	He.111H-11LT	49	9	58	11	5	0	da Villacidro a Salon en Provence
III/KG. 26	Ju.88A-4LT	19	3	12	7	2	10	da Grosseto a Montpellier
Totale Aerosiluranti		84	26	70	18	7	40	
Totale Velivoli		793	720*	746*	200*	120*	767	

nd : dato non disponibile, *: dato stimato

Elaborazione dell'A. da:

- RAF narrative - The Sicilian Campaign June - August 1943 (AFHRA micr.23364), Appendices, German documents.
- Superaereo, Allegato n.2 al foglio 1B/1027, Mattesini e Cermelli, tomo II, vol. 2°, p. 930
- AFHRA 137.306-14, roll A-1128.
- "The Luftwaffe, 1939-1945", "Air Units LW". by Michael Holm, 1997-2000
- Williamson Murray, "Strategy to defeat the Luftwaffe, 1939-1945.

ALLEGATO 17

2 ^a Luftflotte Situazione 10 giugno 1943				
Reparti	Velivoli	In carico	Efficienti	Base
Ricognizione tattica e strategica				
Stab(F)/122	Ju. 88 D-5	1	1	Frosinone
1(F)/122	Ju.88 D-5	5	3	Ottana (Sardegna)
2(F) 122	Bf.109 G-4	6	2	Trapani
Totale Ricognitori		12	6	
Caccia				
JG.27				
Stab./JG.27	Bf.109 G	4	3	Trapani
II./JG.27	Bf.109 G	31	20	Trapani
7./JG.27	Bf.109 G	9	5	Lecce
Tot. JG.27		44	28	
JG.53 "Pik As"				
I./JG.53	Bf.109 G	37	21	Catania
II./JG.53	Bf.109 G	36	12	Comiso (Fontanarossa)
III./JG.53	Bf.109 G	38	18	Sciacca
Tot. JG.53		111	51	
II./JG.51	Bf.109 G	40	22	Chilivani
JG.77 "Herz As"				
I./JG. 77	Bf.109 G	48	0	Foggia (in ricostituzione)
II./JG. 77	Bf.109 G	43	0	Foggia (in ricostituzione)
III./JG. 77	Bf.109 G	45	11	Venafiorita (Sardegna)
Tot. JG.77		136	11	
Totale caccia diurni	Bf.109 G	331	112	
Caccia notturna				
Stab./NJG.2	Ju 88 C-6	1	1	Comiso
I./NJG.2	Ju 88 C-6	11	5	Castelvetrano
II./NJG.2	Ju 88 C-6	9	8	Comiso
Totale caccia notturni		20	14	
Distruttori				
Stab/ZG.26	Bf.110 G-2	2	2	Napoli
III. /ZG.26	Bf.110 G-2	34	22	Ciampino
10 /ZG.26	Bf.110 G-2	13	5	Pratica di Mare
II/ZG.1	Bf.110 G-2	28	12	Montercorvino
9 /ZG.1	Bf.110 G-2 (Me.410)	12	6	Gerbini
Totale distruttori		89	47	

<i>Caccia bombardieri</i>				
Stab./Schl.G 2	FW.190A-4	6	4	Trapani
II/Schl.G 2	FW.190A-4	44	26	Gerbini
8/Schl.G 2	FW.190A-4	14	12	Decimomannu: Chilivani
III/SKG 10	FW.190A-4	39	19	San Pietro
Totale assalto		103	61	
<i>Bombardieri</i>				
II./KG.1 (" <i>Hindenburg</i> ")	Ju.88A	24	13	S. Pancrazio: Grottaglie
III./KG.30	Ju.88A	29	15	Viterbo (poi Sardegna)
III./KG.54	Ju.88A	21	12	Grottaglie
I./KG.76	Ju.88A	29	16	Foggia
Totale Bombardieri		103	56	
Totale Ricognitori, caccia, bombardieri		658	296	
<i>Aerei da trasporto</i>				
III./TG 1	Ju.52	37	19	Pratica di Mare
III/ TG 2	Ju.52	49	29	Lucca
IV/TG 3	Ju.52	29	27	Capua
I/TG 5	Me.323, Ju.52	16	7	Pomigliano d' Arco (Napoli)
Savoia Staffel	S.82	4	3	Grosseto
Ju.90/290 Staffel	Ju.90, Ju.290	7	2	Grosseto
II Fl. Korps	Ju.52	8	7	Reggio Calabria
Totale Aerei da trasporto		150	94	
Totale Aerei 2^a Luftflotte		808	390	

Elaborazione dell'A. da:

- "RAF - The Sicilian Campaign June - August 1943", Appendix 3, AFHRA 23364.
- Superaereo, Allegato n.2 foglio 1B/10207, da F. Mattesini e M. Cermelli "Le direttive operative di Superaereo 1940-1943", SMA -Ufficio Storico, Roma 1992. Vol. Secondo, II Tomo, p.930.
- German Order of Battle, Statistics as of Quarter years 1938-45, AHFRA 137.306-14 roll A1128 USAF Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama..
- Michael Holm, Cooper Matthew; "The German Air Force 1933-1945, An Anatomy of Failure".

ALLEGATO 18

Situazione Luftwaffe penisola italiana - Territorio Terza Squadra Aerea R.A. 12 giugno 1943				
Capodichino	Fi.156	5	Ufficiali	20
	Ju .88	4	Sottufficiali	180
	Do.17	3	Truppa	32
	Me.110	1		
	Me.108	3		
	Fw.58	1		
	Fw.190	5		
	Ju.52	26		
	Hs.129	1		
	Leo.415	2		
	Kl .32	1		
	Ar.66	5		
Aquino	Me.110	18	Ufficiali	28
	Me.210	9	Sottufficiali	125
	Me.109	3	Truppa	449
	Ju.88	13		
	Do.17	1		
Ciampino Nord	Fw.44	2	Ufficiali	32
	Fw.58	1	Sottufficiali	124
	Fi.156	6	Truppa	39
	Do.17Z	1		
	Do.215	1		
	Do217	6		
	He.111	7		
	Ju.88	9		
	Me.108	1		
	Me.109	2		
	Me.110 ZG/26	35		
Frosinone	Ju.88	15	Ufficiali	90
	Ju.52	5	Sottufficiali	270
	He.11	8	Truppa	800
	Fi.156	1		
	Me.110	2		
Pomigliano d' Arco	Me.323	13	Ufficiali	57
	Me.110	5	Sottufficiali	136
	Ar.66	1	Truppa	1645
	He.111	1	Operai militarizzati	166
	Ju.52	1		
	Fi.156	2		
	Aliante trasporto	1		

Roma Littorio	He.111	1	Ufficiali	
	Caudron 45	1	Sottufficiali	10
	Si H.11	1	Truppa	3
	Fi.156	2		
Pratica di Mare	Ju.88 (Ju 88 C6, 10/	17	Ufficiali	47
	ZG 26)	17	Sottufficiali	404
	Ju.52	1	Truppa	449
	He.111	7		
	Fi.156	1		
	Me.110	3		
	Do.17	5		
	WE 34	3		
	Ar.66	1		
	Kl.35	7		
	Fw.58	2		
	FH.104	1		
	Me.109			
Viterbo	Ju.88	26	Ufficiali	50
	Fi.156	1	Sottufficiali	160
			Truppa	700
			Operai militarizzati	28
		324		6018
Origine: AUSSMA, DGHG 5/64 Telegramma Terza Aerosquadra a Supeaereo R.A. 13/6/43, prot.0/10880/5.				

ALLEGATO 19

Luftflotte.2 - Situazione 10 luglio 1943				
Reparti	Velivoli	Forza	Efficienti	Base
Ricognitori tattici				
4 (H)/12	Bf.109G-4	9	7	Decimomannu
2 (H)/14	Bf.109F-5	12	5	Catania
Totale Ricognitori tattici		21	12	
Ricognitori strategici				
3 (F)/33	Ju. 88D-5	9	5	Ottana (Nuoro)
Stab (F)/122	Ju 88D-1/Cli Do.215A-1	1	0	Frosinone
2(F)/122	Ju 88D-1/C Ju 88D-1/Cli Me 410A-2	15	8	Trapani
1(F)/123	Ju 88D-1/C Ju 88D-1/Cli	4	3	Frosinone
Totale Ricognitori Strategici		29	16	
Jagdfliegerführer Sizilien				
				Q.G.: Trapani Gen.Lt. Adolf Galland (15.6.43 - 31.7.43)
Caccia monomotori				
IV./JG.3	Bf.109G-6	36	28	Leverano (Lecce), molti aerei a Ramacca (Catania) dal 12.7.43 al 15.7.43
II./JG.27	Bf.109G-6 e 4	22	14	Vibo Valentia (Catanzaro)
II./JG.51	Bf.109G-6	34	23	Sardegna (Monserrato?)
	Tot.	76	18	
JG.53 "Pik As"				
Stab I./JG.53	Bf.109 G-5 e 6	6	2	Catania (Comiso)
I./JG.53	Bf.109 G-5 e 6	36	15	Vibo Valentia
II./JG.53	Bf.109 G-5 e 6	23	18	Gerbini
III./JG.53	Bf.109 G-5 e 6	30	12	Torazzo (Catania)
	Tot.	95	47	
JG.77 "Herz As"				
Stab /JG.77	Bf.109 G-6	3	2	Trapani -Milo
I./JG. 77	Bf.109 G-6	39	18	Sciacca
II./JG. 77	Bf.109 G-6	35	3	Trapani - Gerbini
III./JG. 77	Bf.109G-6	36	30	Chilivani (Sardegna)
	Tot.	127	88	
Totale caccia monomotori		298	153	

Caccia notturna				
I./NJG.2	Ju.88 C-6	0	0	Aquino (FR) sino 16/7/1943, ppoi a Parchim riequipaggiato ccon Me.110C-4
II./NJG.2	Ju.88 C-6	14	11	Aquino
Caccia pesante				
II./ZG.1	Me.110G-2	33	17	Montercorvino
Stab.ZG26	Me.110G-2	2	2	Camaldoli (Napoli)
III/ZG26	Me.110G-2	29	25	Ciampino Nord, Pisa
10.ZG26	Me.110G-2	17	7	Pratica di Mare
Totale caccia pesante		81	51	
Assaltatori				
Stab/SKG.10	FW.190A 5/U3	4	2	Gerbini
II./SKG.10	FW.190A 5/U3	8	0	Gerbini
II./SKG.10	FW.190A 5/U3	12	12	Montercorvino
III./SKG.10	FW.190A 5/U3	7	0	San Pietro
III./SKG.10	FW.190A 5/U3	18	18	Montercorvino
IV./SKG.10	FW.190A 5/U3	25	11	Gerbini
Stab/SchG.2	FW.190F 2	1	0	Milis (Sardegna) , in corso trasf. a Castelvetro (Sicilia)
I./SchG.2	FW.190A-5 FW.190F-3 FW.190A-4	32	20	Milis (Sardegna), in corso trasf. a Castelvetro (Sicilia)
II./SchG.2	FW.190F-3 FW.190A-5	27	16	Milis (Sardegna), in corso trasf. a Castelvetro (Sicilia)
Totale assalto		134	79	
Bombardieri				
Distaccamento del I/LG.1	Ju.88A-4	19	10	Foggia
Stab/KG.1 " <i>Hindenburg</i> "	Ju.88A-4	3	3	Airasca (Torino) Pinerolo (Torino): sede comando
I/KG.1	Ju.88A-4	37	18	Airasca (Torino)
II/KG.1	Ju.88A-4	29	17	San Pancrazio (Piacenza)
Stab/KG.6	Ju.88A-14 Ju.88S-1 Ju.88A-4	4	4	in trasf. da Istres a Schifara (Foggia)
I/KG.6	Ju.88A-14 Ju.88A-4	28	25	in trasf. da Istres a Schifara (Foggia)
III/KG.6	Ju.88A-14 Ju.88A-4	31	27	in trasf. da Istres a Schifara (Foggia)

Stab./KG.26	Ju.88A-4	1	1	Grosseto
I./KG.26	Ju.88A-4	23	15	Grosseto
III./KG.26	Ju.88A-4	8	5	Grosseto
III./KG.30	Ju.88A-4	24	19	Viterbo
III./KG.54	Ju.88A-4	29	10	Grottaglie
Stab/KG.76	Ju.88A-4 Ju.88D-1	2	1	Foggia
I./KG.76	Ju.88A-4 Ju.88A-14	21	8	Foggia
II./KG.76	Ju.88A-4	32	20	Grosseto (17.7.1943 da Kitzingen)
II./KG.77	Ju.88A-14	25	17	Piacenza
Stab/ KG.100	Do.217K-2 Do.217E-4 Do.217E-5	12	1	Morin (Istres)
II./KG.100	Do.217E-5	42	33	Morin (Istres)
III/KG.100	Do.217K-2	37	19	Morin (Istres)
Totale Bombardieri		407	253	
Aerosiluranti				
Stab/KG.26	He.111H-3	1	1	Salon en Provence (Decimomannu: maggio 1943)
I/KG.26	He.111H-11LT	39	46	Salon en Provence (Decimomannu: maggio 1943)
III/KG. 26	Ju.88A-4LT	10	15	Montpellier (Grosseto: maggio 1943)
Totale Aerosiluranti		50	62	
Totale Velivoli ricognizione e combattimen- to		1.034	637	
Aerei da trasporto				
III./TG 1	Ju.52	49	37	Pratica di Mare
III/ TG 2	Ju.52	48	35	Lucca
IV/TG 3	Ju.52	23	14	Capua
I/TG 5	Me.323, Ju.52	21	7	Pomigliano d'Arco (Napoli)
II Fl. Korps	Ju.52	8	2	Aquino
Totale Aerei da trasporto		149	95	
Totale Aerei 2^a Luftflotte		1.183	732	

Elaborazione dell'A. da:

- "RAF - The Sicilian Campaign June - August 1943", Appendix 3, AFHRA 23364. I relativi dati provengono da documenti della Luftwaffe.
- "The Luftwaffe, 1939-1945", "Air Units LW". by Michael Holm, 1997-2000, per i movimenti di reparti dalle basi francesi a quelle italiane.

ALLEGATO 20

OPERAZIONE CORKSCREW		
XII Air Support Command Ordine di Battaglia 20 maggio - 4 giugno 1943		
Reparto	Aerei	Base
31 st Fighter Group	Spitfires	Korba North
33d Fighter Group	P-40	Menzel Temine
57 th Fighter Group	P-40	Haquaria (4 giugno)
79 th Fighter Group	P-40	Haquaria (4 giugno)
27 th Bomb Group	A-36	Korba South
99 th Fighter Squadron	P-40	Fardjoana
225 Tact /Recon Sqn (British)	Spitfires	Menzel Heurr
241 Sqn (British)	Hurribmbers	Ariana
Origine: "Operation Corkscrew", XII ASC Pantellerian Campaign, p.2, AFHRA A-6005		

ALLEGATO 21

Appendix "G" to Air Plan Pag.1
"Husky"

Maximum Scale of fighter and bomber effort with resources available

Forces available

It is estimated that the following Squadrons will be available

FIGHTER	Type of Squadron	Squadrons		Aircraft		Total	Sorties
		RAF	USA	RAF	USA	Aircraft	Available
Offensive	<u>S.E.F</u>						
	NWA	08	21	128	525	653	980
	Malta	21	-	336	-	336	504
Defensive	NWA	7	6	112	150	262	395
	M.E.	12	-	192	-	192	288
Defensive	TEF	-	9	-	225	225	253
	NWA	4	-	64	-	64	72
	<u>TEF</u>						
Offensive	Malta	1	-	16	-	16	12
Defensive	NWA	3 ½	-	56	-	56	84
	Malta	1	-	24	6	24	36
	ME	2	-	32	-	32	48
DAY BOMBER	<u>NWA</u>						
	Light Bomber	9	8	144	128	272	408
	Medium Bomber	-	28	-	448	448	504
	Heavy Bomber	-	20	-	240	260	224
	(M.E).						
	Heavy Bomber	-	12	-	144	144	134
NIGHT BOMBER							
	Wellington	9	-	180	-	180	167
	Liberator	1	-	16	-	16	10
	Halifax	1	-	16	-	16	10
TOTALI				(1.316)	(1.866)	(3196)	(4129)

Origine: AFHRA roll A-6192, frame 1209

In assessing the number of sorties available the following factor have been taken into account:

Day Fighter S.E.F. serviceability: estimated 75% of the strength. Number of sorties: 2 per serviceable aircraft.Night Fighter T.E.F. serviceability estimated 75% of the strength. Average range 250 miles. Number of Sorties: per 1 ½ serviceable aircraft.Defensive serviceability: estimated 75% of the strength. Number of sorties: 2 per serviceable aircraft.

Note:

- S.E.F = single engine fighter , T.E.F.= twin engine fighter
- L'elenco non comprende: IX Air Force (B-24), North African Coastal Air Force (NACAF), Army Cooperation, Tactical Troop Transport, P.R.U. e gli alianti, che invece parteciparono alle operazioni.

ALLEGATO 22

The Northwest African Air Forces in the Sicilian Campaign

Annex 7

Annexure "B" to Plan for the employment of the Northwest African Air and attached Air Forces in Operation HUSKY

ORDER OF BATTLE NORTHWEST AIR FORCES FOR OPEARTION HUSKY

(Including incoming and attached combat units and giving the composition of the Air Task Force)

<u>NORTHWEST STRATEGIC AFRICAN AIR FORCES</u>					
5th Bomb Wing USAAF (H)					
97 th B.G. (B-17 F)	340 B. Sqn.	1 st F.G.(P.38)	27 F. Sqn	2 nd B.G. (B-17F)	20 B. Sqn.
	341 B. Sqn.		71 F. Sqn		49 B. Sqn.
	342 B. Sqn.		94 F. Sqn		96 B. Sqn.
	344 B. Sqn.	1 st F.G.(P.38)	37 F. Sqn		429 B. Sqn.
301 st B.G. (B-17 F)	32 B. Sqn		48 F. Sqn		
	352 B. Sqn.		49 F. Sqn		
	353 B. Sqn.	1 st F.G.(P.38)	F. Sqn		
	419 B. Sqn.		F. Sqn		
99 th B.G. (B-17 F)	346 B. Sqn.		F. Sqn		
	347 B. Sqn.		(see note 1)		
	348 B. Sqn.				
	416 B. Sqn.				
47th Bomb Wing USAAF (M)					
17 th B.G. (B-26)	34 B. Sqn.	82 nd F.G.(P.38)	95 F. Sqn	310 th B.G.(B-25)	329 B. Sqn.
	37 B. Sqn.		96 F. Sqn		380 B. Sqn.
	95 B. Sqn.		97 F. Sqn		381 B. Sqn.
	432 B.Sqn.	325 th F.G.(P.40)	317 F. Sqn		428 B. Sqn.
319 th B.G.(B-26)	437 B. Sqn		318 F. Sqn	321 st B.G.(B-25)	445 B. Sqn.
	438 B. Sqn.		319 F. Sqn		446 B. Sqn.
	439 B. Sqn.				447 B. Sqn.
	440 B. Sqn.				448 B. Sqn.
99 th B.G. (B-17 F)	441 B. Sqn.				
	442 B. Sqn.				
	443 B. Sqn.				
	444 B. Sqn.				

205 Group RAF (& RCAF) Wellington (N)					
330 Wing RAF	142 Sqn	331 Wing RAF	37 Sqn	236 Wing RAF	462 Sqn
	150 Sqn		70 Sqn		104 Sqn
Wing RCAF	423 Sqn		40 Sqn	(see note 3)	
(see note 2)	424 Sqn		(see note 3)		
	425 Sqn				

Notes: 1) Due to arrive from U.S.- 2) Three Squadrons from UK with one Wing H.Q. All Wellington units U.E. 20 aircraft - 3) Two RAF wings and 4 Wellington Squadrons and 1 Halifax Squadron (462 Sqn) to come from UK

The Northwest African Air Forces in the Sicilian Campaign- Annex 7

Annexure "B" to:

Plan for the employment of the Northwest
African Air and attached Air
Forces in Operation HUSKY

NORTHWEST AFRICAN TACTICAL AIR FORCES
INITIAL ORDER OF BATTLE

H.Q. N.A.T.A.F.						
Tact. Bomb. Force (TUNIS area)		A.O.C. MALTA (see note 1)				
		Adv. HQ Desert Air Force HQ 211 Cp	Rear Desert Air Force TRIPOLI area	Adv. XII A.S.C. (see note 4)	Rear XII A.S.C. (Cape Bon area)	
326 Wing RAF (Bost)	18 Sqn (LB) 114 Sqn (LB)	244 Wing RAF (Spit)	239 Wing RAF (Kitty)	33 RD FG USAAF (P-40)	33 RD FG USAAF (Spit)	
			1 Sqn (F)	3 Sqn (F)	58 F Sqn	
			92 Sqn (F)	112 Sqn (F)	59 F Sqn	
232 Wing	55 Sqn (LB)		601 Sqn (F)	450 Sqn (F)	60 F Sqn	
RAF (Balt)	223 Sqn (LB)		145 Sqn (F)	250 Sqn (F)		
			417 Sqn (F)	260 Sqn (F)		
3 Wing	12 Sqn (Bost)		Polish Flt			
SAAF (LB)	21 Sqn (Bost)					

	24 Sqn(Bost)	322 Wing RAF (Spit)	57 TH FG USAAF (P-40)	111 TH Cbs Sq USAAF (P-51)	31 ST FG USAAF (Spit)	307 F Sqn 308 F Sqn 309 F Sqn
47 TH B.G.	34 B Sqn		81 Sqn (F)	64 F Sqn		
(L) USA- AF	85 B Sqn		154 Sqn (F)	65 F Sqn		
(A-20)	86 B Sqn		232 Sqn (F)	66 F Sqn		
	87 B Sqn		242 Sqn (F)			
			43 Sqn (F)			
12 TH B.G. (M) USA- AF (B-25)	81 B Sqn 82 B Sqn 83 B Sqn	324 Wing RAF (Spit)	79 TH FG USAAF (P-40)		27 TH FG USAAF (A-36)	15 F Sqn 16 F Sqn 17 F Sqn
	24 B Sqn		72 Sqn (F)	85 F Sqn		18 F Sqn
			93 Sqn (F)	86 F Sqn		
340 TH B.G.	486 B Sqn		111 Sqn (F)	87 F Sqn		
(M) USA- AF	487B Sqn		152 Sqn (F)			
(B-25)	488B Sqn		243 Sqn (F)			
	489B Sqn	40 Sqn (Tac/R) RAF (Spits)	285 Wg RAF (mixed)	1437 Flt (SR) (Baltimore)	86 TH FG USAAF (A-36)	309 F Sqn 310 F Sqn 311 F Sqn
225 Sqn (Tac/R) RAF (Spits)		½ 600 Sqn RAF (Beau) (2)		60 Sqn (PS) (Baltimore)		312 F Sqn
241 Sqn (F.B.) RAF (Hurr.b)		325 Wg RAF (Beau)	600 Sqn 153 Sqn (TEF/N) (3)	682 Sqn (Spit)	324 TH FG USAAF (P-40)	314 F Sqn 315 F Sqn 316 F Sqn
8 th Group FAF (Leo 45)			6 Sqn (TD) RAF (Hurr. IID)		7 Wg RAAF (Kitty)	2 Sqn (F) 4 Sqn (F) 5 Sqn (F)

1. A.O.C. MALTA will control units shown in the chain of command only when these units are in MALTA -

2. 2. ½ 600 Sqn in MALTA under control of A.O.C. MALTA until it moves into SICILY

3. 153 Squadron moves into SICILY, up to which time it will use a base in SICILY as an A.L.G.

4. Adv. XII A.S.C. will be located in the Headquarters ship, until established ashore. It will [...] the link between H.Q. Desert Air Force and H.Q. Western Task Force

sheet 2

The Northwest African Air Forces in the Sicilian Campaign- Annex 7

Annexure "B" to :
 Plan for the employment of the Northwest
 African Air and attached Air
 Forces in Operation HUSKY

NORTHWETS AFRICAN COASTAL AIR FORCE
 INITIAL ORDER OF BATTLE

52 ND Fighter Group USAAF (Spit)			
	2 F Sqn	253(F) Sqn RAF (Hurr)	
	4 F Sqn	32 (F) Sqn RAF (Hurr)	
	5 F Sqn	87 (F) Sqn RAF (Hurr)	
81 ST Fighter Group USAAF (Spit)		73 (F) Sqn RAF (Hurr)	
	91 F Sqn	325 Wing	255 Sqn (MF)
	92 F Sqn	RAF (Beau)	219 Sqn (MF)
	93 F Sqn		(see note 3)
350 TH Fighter Group USAAF (P-39)			
	345 F Sqn	47 Sqn (TB) RAF	(Beaufort)
	346 F Sqn	39 Sqn (TB) RAF	(Beaufort)
	347 F Sqn	(see note 4)	
1 ST AS Wing USAAF (B-24)			
	1 AS Sqn	39 Sqn (TB) RAF	(Beaufort)
	2 AS Sqn	144 Sqn TB	(Beaufighter)
		458 Sqn (TB/ASV) RAF	Wellington

ALLEGATO 23

Operation HUSKY - (D-7 = 3 July 1943)
Appendix "A" to T.A.F. Operation Instruction N°4
T.A.F. Order of Battle D-7
Operational Unit

SINGLE ENGINE FIGHTERS - XII AIR SUPPORT COMMAND				
TUNISIA				
Base	Wing /Group	Squadron Number	Aircraft	Remarks
Korba S. (K.7243)	27 Group U.S.	16 17 91	A.36 A.36 A.36	
Bir Messaua (K.7051) (New B.G. under constructio)	86 Group U.S.	309 310 312	A.36 A.36 A.36	
Korba N.	-	111	P.51	
Farjouna (K.7668)		99	P.40L	Squadron likely to operate from Pantelleria as reinforcement for 33 Group during intensive operational period
Haouaria (K.8086)	324 Group U.S.	314 315 316	P.40F P.40F P.40F	
Haouaria (K.8086)	7 SAAF Wing	2 Sq.	P.40F	Squadron will move from Tripoli area when reequipped. Probably not more than 1 Sq. available
Soalba West (K.7464)	57 Group U.S.	64 65 66	P.40F P.40F P.40F	Move from Tripoli area in certain circumstances
Soalba West & Soalba East (K.7764)	79 Group U.S.	85 86 87	P.40F P.40F P.40F	ditto.
TACTICAL BOMBER FORCE				
TUNISIA				
Base	Wing / Group	Squadron Number	Aircraft	Remarks
Grombalia	306 Wing RAF	18 114	Boston Boston	
Enfidalle Reville	232 Wing RAF	55 223	Baltimore Baltimore	
Soliman N.	3 SAAF Wing	12 21 24	Boston Baltimore Boston	
Soliman S.	47 Group (B) U.S.	84 85 85 97	A.20 A.20 A.20 A.20	
Hergia	340 Group (B) U.S.	486 487 488 489	B.25 B.25 B.25 B.25	

Hergia	12 Group (B) U.S.	81 82 83 424	B.25 B.25 B.25 B.25	
RESERVE SQUAD- RON Bou Fichia	RAF	225	Spits.	Reserve Squadron
Bou Fichia	RAF	241	Hurricane	Reserve Squadron
<u>TRIPOLI AREA</u>				
Tripoli Area	239 Wing RAF	3 250 260 450 112	P.40F P.40F P.40F P.40F P.40F	Wing held at readiness to proceed to F--ANCE for operations to assist the advance of land forces
TRIPOLI AREA	285 Wing	1437 Flt.	P.51	Strat./Recce
TRIPOLI AREA	249 Wing	117 Sq. 216 Sq.	Hudson DC.3	Air Transport
<u>PANTELLERIA</u>				
Pantelleria	33 Group	58 59 60	P.40L P.40L P.40L	
<u>MALTA</u>				
<u>TACTICAL AIR FORCE exclusive of units in Malta</u>				
Malta	244 Wing RAF	1 92 145 601 417	Spits. Spits. Spits. Spits. Spits.	From Western Desert Force
Malta	322 Wing RAF	81 154 232 242 43	Spits. Spits. Spits. Spits. Spits.	
Malta	324 Wing RAF	72 93 111 152 243	Spits. Spits. Spits. Spits. Spits.	
Gozo	31 Group U.S.	307 308 309	Spits. Spits. Spits.	
Malta	285 Wing 325 Wing	48 ½ 600	Spits. Beaus.	From W. D. from Coastal
from AFHRA - roll 6192 fr.1446-1447				